

David Pinheiro Lima Couto

**“DA GALERA DA BIKE AO CICLOATIVISMO:
BICICLETA E POLÍTICA NA CIDADE DE
CURITIBA/PR”**

Florianópolis
2015

David Pinheiro Lima Couto

**“DA GALERA DA BIKE AO CICLOATIVISMO:
BICICLETA E POLÍTICA NA CIDADE DE
CURITIBA/PR”**

Dissertação submetida ao
Programa de Pós Graduação em
Sociologia Política da
Universidade Federal de Santa
Catarina para a obtenção do Grau
de mestre em Sociologia Política
Orientadora: Profa. Dra. Janice
Tirelli Pontes de Sousa

Florianópolis
2015

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca
Universitária da UFSC.

Couto, David Pinheiro Lima

"Da Galera de Bike ao Cicloativismo: bicicleta e política
na cidade de Curitiba/PR" / David Pinheiro Lima Couto ;
orientadora, Janice Tirelli Pontes de Sousa
- Florianópolis, SC, 2015.
263 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa
Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de
Pós-Graduação em Sociologia Política.

Inclui referências

1. Sociologia Política. 2. Cicloativismo. 3. Sociologia e
Geração. 4. Espaço Urbano. 5. Bicletada. I. Tirelli Pontes de
Sousa, Janice . II. Universidade Federal de Santa Catarina.
Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política. III. Título.

A Katiemary e José Carlos

AGRADECIMENTOS

Durante esta longa e marcante trajetória que neste momento chega ao fim, inúmeras foram as pessoas que me acompanharam e contribuíram para tal, pelo companheirismo e amizade, pelo amor, pelo profissionalismo e, sobretudo, pela influência gratificante que causaram em minhas reflexões e experiências pessoais e acadêmicas por todos esses anos de mestrado. A algumas delas dedico aqui um agradecimento especial.

Primeiramente, meus pais, Katiemary e José Carlos. À minha mãe, minha referência espiritual e humana que, apesar de nos ter deixado durante este período, está presente diariamente em minhas reflexões, escolhas e ações. As cores e delicadeza de suas artes espalhadas pela casa, na lembrança de sua flauta, no amor e respeito a todos os seres e no sorriso constante que, de tão freqüente, torna impossível que a lembrança de sua imagem não seja a de um grande sorriso. Ao meu pai, pela amizade e aprendizado eterno que compartilhamos, principalmente durante o período de produção da dissertação. Um grande amigo, um grande irmão, de muita luz recebida e dissipada.

Agradeço aos meus irmãos Clarice e Daniel pelo amor e amizade de sempre. Ao meu maninho Ramon, Inês e a pequena Marina, de quem recebi a alegria de ser padrinho. Por fim à minha avó Adahir e minha tia Arlete, mulheres que amo demais. À Amora, minha fiel companheira canina, além de Laila, Teca e Lolita, amigas de aventuras domésticas.

Deixo um abraço para as grandes amizades que se fortaleceram ou foram construídas em Florianópolis, Nádia, Washington, Ana Carolina, Tico, Túlio, Aline, Lucas, Marina, Demétrio, Dimitri, Arthur, Gabriela, Carlos e Isis. Em especial, deixo um abraço carinhoso à Anna por seu companheirismo e amizade sempre presentes nas reflexões e construções que realizei ao longo do mestrado, seja nas produções acadêmicas, seja no cotidiano das emoções e vivências.

Agradeço a todxs xs colegas de mestrado pelas valiosas trocas realizadas durante a construção de minha pesquisa. Deixo um abraço especial a Camila e Karin, duas amigas especiais, além de Sabrina, Vera, Camila P. e Luciana. Um agradecimento também aos meus colegas de NEJUC, além de Camila e Karin,

Cirilo e Giuliano, pelas ricas discussões, pitacos e bons momentos que passamos juntos.

Agradeço especialmente à minha orientadora, Janice Tirelli Ponte de Sousa, pelo companheirismo da orientação, pela compreensão, amizade e pelo grande aprendizado que me proporcionou pessoalmente, academicamente e ideologicamente. Sua orientação foi, com certeza, uma das coisas que mais me realizaram durante o mestrado.

Deixo um obrigado aos grandes amigos James, Rafael e Thiago por marcarem presença especial em grandes momentos durante estes anos, nos talagaços, viagens, mudanças e metapiadas. Mando um salve também àqueles que me proporcionaram ótimos momentos, de forma mais próxima ou mais distante, mas ainda sim importante, João Vitor, Aline Dória, Érica, Ingrid e Juliana. O mesmo digo de Fernando, parceiro de idealizações e de realizações aventureiras, sonhadoras e vitais.

Por fim, agradeço carinhosamente a Goura, Cristiano, Yasmim, Ivo, Silvia, Alexandre, Andreza, Belotto, Danilo, André, Fabiane, Fernando, Leandro, Luis Patrício, Otavio, Rafael, Vinicius e Jaime, pessoas inspiradas e inspiradoras, pela participação e imensa colaboração à concretização deste trabalho, pelos belos momentos que compartilhamos durante e após o trabalho de campo, assim como pelas amizades que se formaram entre pedaladas e conversas.

Pra andar de bicicleta tem que ter moral

Pra andar de bicicleta tem que ter moral, tem que ter moral
Pra andar de bicicleta tem que ter moral, tem que ter moral
 Você com seu portão eletrônico e vidro fumê
 Eu na minha bike não preciso me esconder
Pra andar de bicicleta tem que ter moral, tem que ter moral
Pra andar de bicicleta tem que ter moral, tem que ter moral
 Sem nada a temer, nem pra outros dever
 Faço o caminho mais curto sem receio de dar a cara pra
 bater
Pra andar de bicicleta tem que ter moral, tem que ter moral
Pra andar de bicicleta tem que ter moral, tem que ter moral
 Pela estrada vejo tudo, não preciso ficar mudo
 Falo o que tenho que falar e não me canso de pedalar
 Mais bicicleta, menos carro
 Mais bicicleta, menos carro
Pra andar de bicicleta tem que ter moral, tem que ter moral
Pra andar de bicicleta tem que ter moral, tem que ter moral
 Mais adrenalina, menos gasolina
 Mais adrenalina, menos gasolina
Pra andar de bicicleta tem que ter moral, tem que ter moral
Pra andar de bicicleta tem que ter moral, tem que ter moral
 Pela estrada vejo tudo
 Não preciso ficar mudo
 Falo o que tenho que falar, e não me canso de pedalar
 Mais bicicleta, menos carro
 Mais bicicleta, menos carro
 Mais bicicleta, menos carro
 Mais bicicleta, menos carro
Pra andar de bicicleta tem que ter moral, tem que ter moral
Pra andar de bicicleta tem que ter moral, tem que ter moral
 Mais adrenalina, menos gasolina
 Mais adrenalina, menos gasolina
 É a invasão das bicicletas

Plá

RESUMO

Este trabalho realiza uma análise histórico-social sobre a utilização da bicicleta, por ciclistas e ativistas da cidade de Curitiba, como símbolo político capaz de mobilizar transformações sociais na vida das grandes cidades e promover críticas a um modelo cultural de locomoção e urbanização que tem no carro seu principal símbolo. Buscou-se investigar e expor os contextos global e local de surgimento do ativismo em torno da bicicleta na cidade, assim como as transformações ocorridas no movimento ao longo de seus 9 anos de existência. A pesquisa direcionou seu olhar às mudanças no tipo de ativismo realizado pelo movimento que originou a Bicicletada de Curitiba e que culminou na fundação da Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu, a CicloIguaçu, assim como ao perfil político e social de seus participantes conforme o movimento se expandiu e a bicicleta passou a se destacar como meio alternativo de locomoção, símbolo político e identidade. Tais processos são analisados, principalmente, à luz da perspectiva geracional.

Palavras-chave: Cicloativismo. Geração. Espaço urbano.

ABSTRACT

This work makes a historical and social analysis of the use of bicycles by cyclists and activists in the city of Curitiba (PR - Brazil), as a political symbol capable of mobilizing social changes in the lives of big cities, promoting critics to a cultural model of locomotion and urbanization, that has the car as a main symbol. It was pursued to investigate and expose the global and local contexts of the emergence of activism place around the bicycle in the city, as well as the transformations occurred in the movement throughout its 9 years of existence. The research directed its gaze to changes in the type of activism realized by the movement, giving rise to the “Bicicletada de Curitiba” and that culminated in the creation of the Cyclists Association of Alto Iguaçu, the “CicloIguaçu”, as well as to the political and social profile of its participants as the movement expanded and the bicycle began to stand out as an alternative form of locomotion, political symbol and identity. Such processes are analyzed, especially in light of generational perspective.

Keywords: Cycle activism. Generation. Urban Space.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	19
CAPÍTULO 1 – MODERNIDADE, ESPAÇO URBANO E A CULTURA DO AUTOMÓVEL.....	31
MODERNIDADE E FORDISMO: O MITO DA CIDADE COMO MÁQUINA	31
URBANIZAÇÃO NO PÓS-GUERRA.....	34
CIDADE, AUTOMÓVEL E CONSUMO	43
URBANIZAÇÃO DAS CIDADES BRASILEIRAS.....	51
A CIDADE E O CONSUMO	54
A CIDADE E O PÓS-MODERNISMO: POLÍTICA E CONSUMO	60
CAPÍTULO 2 - BICICLETA: SEU USO HISTÓRICO E POLÍTICO NA MODERNIDADE	67
A MODERNIDADE CHEGA DE BICICLETA	67
MARC AUGÉ E O ELOGIO À BICICLETA	74
MOVIMENTOS SOCIAIS E A BICICLETA	78
A NOVA MULHER PEDALA.....	78
A BICICLETA SOCIALISTA.....	79
SE É PÚBLICO, É PROIBIDO: PROVOS E O PLANO DAS BICICLETAS BRANCAS.....	81
A BICICLETA MUDA O MUNDO...MAS, NEM TANTO: AMBIENTALISMO, ANARQUISMO E A BICICLETA	84
A CELEBRAÇÃO COMO PROTESTO: 20 ANOS DE CRITICAL MASS	88
DO CRITICAL MASS À BICICLETADA: A EXPERIÊNCIA PAULISTANA	96
CAPÍTULO 3: A CIDADE É MEU QUINTAL: ARTE, POLÍTICA, BICICLETA E A CONSOLIDAÇÃO DO MOVIMENTO BICICLETADA CURITIBA.....	115
PRATICAR A CIDADE: ARTE E ATIVISMO NO COLETIVO	115
INTERLUX ARTE LIVRE	115

O COLETIVO DE ARTE VIROU MOVIMENTO CULTURAL: A BICICLETADA DE CURITIBA	121
ENFIM, O USO DA BICICLETA É DISCUTIDO. MAS, O QUE ACONTECEU COM A BICICLETADA?	124
CAPÍTULO 4: DA GALERA DA BIKE AO CICLOATIVISMO: O ASPECTO GERACIONAL E A INSTITUCIONALIZAÇÃO DAS AÇÕES POLÍTICAS EM TORNO DA BICICLETA EM CURITIBA	131
DA ARTE AO MARKETING: QUANDO A BICICLETA SE TORNA SIMPÁTICA AO MERCADO	131
O ASPECTO GERACIONAL.....	137
GERAÇÕES E ATUAÇÃO POLÍTICA	140
MUDANÇA GERACIONAL, MUDANÇA NO ATIVISMO	144
CLASSE E RENOVAÇÃO GERACIONAL NO CICLOATIVISMO CURITIBANO	145
GERAÇÃO, TRABALHO E ATIVISMO: “QUANDO SE TORNA PAI, A GENTE PENSA DUAS VEZES ANTES DE FAZER AÇÃO DIRETA”	155
CICLOIGUAÇU: A INSTITUCIONALIZAÇÃO DO CICLOATIVISMO EM CURITIBA	164
FÓRUM MUNDIAL DA BICICLETA.....	171
CAPÍTULO 5: HÁ QUEM DISCORDE: DIVERGÊNCIAS E CONVERGÊNCIAS NO CICLOATIVISMO	194
DO GLOBAL AO LOCAL, UM PERFIL QUASE IGUAL	194
LEFEBVRE E OS NOVE ANOS DE CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO URBANO PELO MOVIMENTO CICLOATIVISTA DE CURITIBA	218
CONSIDERAÇÕES FINAIS	230
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	244
ANEXO.....	250
ROTEIRO DE ENTREVISTA	250
PERFIL SOCIOECONÔMICO DOS ENTREVISTADOS	253

INTRODUÇÃO

O uso político da bicicleta existe desde sua invenção e emergiu diversas vezes acompanhando as transformações da modernidade, ora como seu maior símbolo, outras vezes questionando suas diretrizes econômicas, sociais e culturais que se reproduziram conforme a modernidade avançava e construía suas formas de relação, ocupação e locomoção dentro de cidades planejadas para a velocidade. A partir do momento que o modelo de urbanismo carrocêntrico começa a entrar em colapso, brotam inúmeras iniciativas e propostas alternativas de intervenção política e cultural. Ideias como inclusão, participação, horizontalidade e ação direta emergem como ferramentas na construção de cidades mais humanas e acessíveis, equilibradas ambientalmente e igualitárias em termos sociais, econômicos e culturais, apontando para formas alternativas de organização social e espacial das cidades.

É neste contexto que a bicicleta surge como símbolo e, enquanto tal, adentra o imaginário político social e seu significado se complexifica, sendo entendido de formas variadas e até opostas. O sucesso político recente dos movimentos sociais que defendem seu uso abre, ainda, espaços institucionais de participação, já que conseguiram gerar uma demanda social significativa a ponto das autoridades políticas passarem a considerá-las. A abertura política às reivindicações do movimento também acarreta transformações em suas pautas e ações, pois as aproxima de políticas públicas. Assim, verificar de que forma tais processos e questões são construídas, assimiladas e transformadas pelos cicloativistas curitibanos torna-se a proposta desta pesquisa.

Diante desta realidade, este trabalho se propôs realizar uma análise histórico-social sobre a utilização da bicicleta, por ciclistas e ativistas da cidade de Curitiba, como símbolo político capaz de mobilizar transformações sociais na vida das grandes cidades e promover críticas a um modelo cultural de locomoção e urbanização que tem no carro seu principal símbolo.

O presente trabalho insere-se num quadro de discussão a respeito da insurgência de movimentos sociais que tem como característica comum o caráter autonomista e independente dos tradicionais campos de ação política, como o Estado, bem como se posicionam em oposição a um sistema social organizado

através da vinculação deste aos interesses da política neoliberal de mercado que historicamente tem expandido sistemas hierárquicos de reprodução social e relegado as formas de locomoção e os usos da cidade às suas funcionalidades econômicas.

A composição predominante, nestes movimentos, é da juventude, o que nos remete a um campo de discussão que envolve aspectos geracionais e tipos específicos de posicionamento e prática política que destacam o papel vitalizador que este setor da sociedade exerce enquanto ator político. Tais questões ocupam lugar central nas pesquisas, publicações e demais ações realizadas pelo Núcleo de Estudos da Juventude Contemporânea (NEJUC) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), dentro do qual esta pesquisa está inserida. O aspecto geracional ganha destaque neste trabalho como viés de análise das transformações ocorridas dentro do movimento de ciclistas de Curitiba ao longo de seus nove anos de existência. Atuando de forma mais autônoma e direta em seu início, e enquadrando-se num formato mais institucionalizado conforme seus ativistas adentram outras fases da vida, o movimento atinge as instâncias tradicionais de influência e poder político, como o Estado, a mídia e o mercado.

A escolha do movimento cicloativista de Curitiba como objeto de pesquisa passa pelo diálogo entre suas ações e os efeitos destas na minha própria trajetória como ciclista e como pesquisador. Por este motivo, sua justificativa passa, necessariamente, pela descrição de minha trajetória pessoal enquanto ciclista e meu envolvimento com o movimento antes mesmo de ele tornar-se objeto de análise acadêmica, pois a própria concepção desta pesquisa é fruto direto desta relação.

A bicicleta é meu principal meio de transporte desde a entrada no curso de Ciências Sociais da UFPR, no ano de 2006. Até então, minhas perspectivas sobre a bicicleta não passavam de sua funcionalidade enquanto veículo de locomoção. Entre os anos de 2007 e 2008, acabei tomando conhecimento da existência da Bicicletada de Curitiba através de um amigo próximo que fazia parte do Coletivo Interlux Arte Livre, grupo que criou o movimento na cidade. Coincidentemente, a Bicicletada saía justamente da Reitoria da UFPR, campus onde eu estudava, durante a manhã do último sábado de cada mês.

A partir de então, comecei a frequentar o evento, mas sem me envolver nos processos de idealização, divulgação e construção, sendo minha participação resumida, sempre, ao passeio em si. A partir do convívio com a Bicletada e com algumas de ações diretas, como o Música Pra Sair da Bolha, a Jardinagem Libertária e a Praça Pirata, meu olhar sobre a bicicleta e o espaço urbano passou a ganhar contornos políticos. Após algumas leituras, principalmente do livro *Apocalypse Motorizado* (2005), ao meu interesse lúdico e funcional em torno da bicicleta se somou uma visão política, fazendo com que eu assimilasse em meu dia a dia todo o discurso crítico sobre uma cidade organizada para o trânsito de automóveis, me tornando um defensor do uso da bicicleta como ferramenta alternativa de transformação do espaço urbano. Tal interesse não me transformou, entretanto, em um ativista da bicicleta no sentido de atuar num contexto coletivo de articulação política. Entretanto, desta visão política da bicicleta que desenvolvi a partir das bicicletadas surgiu o meu interesse sociológico sobre o tema. Deste modo, a escolha pelo movimento de Curitiba deve-se justamente à familiaridade com suas ações e seus participantes.

Contudo, a chegada ao campo, anos mais tarde da minha inicial participação no movimento, apresentou uma realidade muito diferente da que eu presenciava antes, pois o tipo de ação a que o grupo se dedicava prioritariamente, voltado mais a uma organização institucional, era totalmente diferente daquelas ações diretas que eu havia participado e que, desta vez, não eram frequentes. Outra mudança significativa percebida foi em torno dos atores envolvidos, pois não eram mais os mesmos. Apenas alguns de seus primeiros participantes ainda permaneciam engajados, entre eles um dos idealizadores da Bicletada na cidade, pessoa central e em torno da qual praticamente todas as iniciativas políticas em torno a bicicleta passavam.

Devido às diferenças encontradas no ativismo e nos atores envolvidos politicamente com a bicicleta em Curitiba entre o período em que eu participava como sujeito até o momento em que me aproximei como pesquisador, buscou-se, então, realizar uma análise histórico-social e política do movimento desde seu surgimento, em 2005, com a Bicletada, até o ano de 2014, através das ações da Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu, a CicloIguaçu.

Metodologicamente, para registrar esta história, a pesquisa teve como base, fundamentalmente, as narrativas dos próprios atores já que, segundo BAUER e GASKELL (2004), elas costumam ser ricas e referenciam-se em acontecimentos e ações apreendidas sequencialmente em relação ao contexto analisado, ocupando, deste modo, lugar central na racionalização e avaliação dos resultados das escolhas do próprio narrador. Assim “a narração reconstrói ações e contexto da maneira mais adequada: ela mostra o lugar, o tempo, a motivação e as orientações do sistema simbólico do ator” (BAUER e GASKELL, 2004. p. 92).

Os autores recomendam a escolha metodológica das entrevistas narrativas para pesquisas como esta, que cruzam as histórias de vida dos cicloativistas com contextos sócio-históricos específicos e amplos, tais como o processo de inchamento das cidades através da proliferação desenfreada de automóveis e seus problemas inerentes, além do *boom* ciclístico insurgente como possível solução para tal. Assim, a história dos ciclistas representa não só as transformações em suas trajetórias pessoais de vida e no ativismo político em torno da bicicleta em Curitiba, mas também nos auxilia a situar tais fenômenos dentro de transformações sociais globais que remetem tanto às diferentes formas de ação política que tem emergido em movimentos sociais em todo o mundo quanto aos fatores políticos, sociais e históricos dos quais brotam e se opõem.

Para tal, seus membros foram tomados como sujeitos desta pesquisa, já que são os responsáveis pelo sentido do próprio movimento. Além de situar seu perfil socioeconômico através dos aspectos sociais que envolvem suas motivações e o tipo de ativismo que exercem, como as questões de geração, classe, contexto histórico-social global e local, buscou-se verificar em seus discursos e práticas as influências de tais elementos na adoção da bicicleta como símbolo através do qual percebem e se relacionam com a cidade.

Estas nuances foram notadas e registradas a partir de relatos e, principalmente, entrevistas com algumas pessoas que vivenciaram o surgimento do movimento e suas ações, com algumas pessoas que surgiram durante este processo até a metade de 2011, quando a Bicletada ainda era o principal espaço de ação política em torno da bicicleta na cidade, com algumas pessoas que emergiram durante o processo de fundação da

CicloIguaçu, marco da mudança radical no tipo de ação realizada pelo movimento, bem como com outros sujeitos que engajaram-se neste ativismo recentemente. Tais relatos, principalmente daqueles que vivenciaram todos estes processos, foram a principal fonte de informação acerca das transformações ocorridas nestes anos, além de referências virtuais e materiais que mantiveram registradas as ações deste movimento ao longo de seus anos de existência e que estão disponíveis na internet e em outras formas de comunicação, como livros e exposições.

As entrevistas eram abertas e tinham como eixos principais questões sobre a forma com que os sujeitos se aproximaram da bicicleta como meio de transporte, como construíram sua visão política sobre a mesma, sobre o nível de envolvimento político com o movimento e em que âmbitos da vida atuavam em seu favor.

A escolha das entrevistas como método complementar à observação participante deve-se à busca do sentido que tais atores conferem às suas práticas, quais os interesses que os guiam, como interpretam sua adesão à bicicleta e como lidam com o cruzamento entre sua dedicação ao ativismo e os diferentes papéis sociais inerentes às suas trajetórias pessoais de vida, buscando perceber como analisam suas próprias experiências, já que “a narração reconstrói ações e contexto da maneira mais adequada: ela mostra o lugar, o tempo, a motivação e as orientações do sistema simbólico do ator” (BAUER e GASKELL, 2004: p. 92).

Buscou-se traçar uma espécie de perfil político de seus participantes, dando destaque às suas experiências pessoais como ativistas da bicicleta e de outras possíveis formas de engajamento, além de perceber de que forma o ativismo em torno da bicicleta se sintoniza com suas perspectivas políticas sobre a cidade; o potencial emancipador da bicicleta dentro das transformações que esperam que se suceda com a ampliação de seu uso; assim como o papel que este ativismo passa a exercer dentro de suas trajetórias de vida como jovens que adentram o mundo profissional num mesmo contexto em que a bicicleta também se torna uma possibilidade de trabalho cada vez mais valorizada. A união dos aspectos geracionais, políticos e de classe, que se entrecruzam em suas trajetórias de vida, produz um tipo de ativismo particular que buscou ser explorado de forma extensa neste trabalho.

Meu interlocutor no movimento era um ativista remanescente do Interlux e que, até hoje, é visto como referência de ativismo em prol do uso da bicicleta na cidade. Minha entrada no campo se deu através de sua pessoa. Apresentada a proposta da pesquisa, ele passou a exercer papel importante no processo de socialização entre mim e os demais participantes do movimento, desde aqueles que estão inseridos desde seu início, passando por outros ciclistas que se relacionam com a bicicleta de forma acadêmica, até os ativistas mais atuantes no presente. Fui convidado a participar de eventos, reuniões e ações através das quais eu pude coletar informações importantes que me permitiram ampliar a compreensão da rede de ações e ativistas em torno da bicicleta na cidade.

A escolha dos demais entrevistados se deu basicamente pela observação destas ações e a percepção daqueles que se mostravam mais atuantes, seja pela frequência com que estavam presentes nessas ações, seja por seu papel articulador nas mesmas. Por este motivo, a pesquisa não pré-determinou um número de entrevistados, mas se manteve aberta ao que a pesquisa de campo apresentava.

Tendo como referência a discussão elaborada por Bauer e Gaskell (2008), o presente trabalho adotou o pluralismo metodológico. Com a expansão do número de adeptos ao movimento, aumenta ainda mais o leque de significados sociais que motivam seus diferentes indivíduos a adotarem a bicicleta como meio de transporte, assim como o conteúdo simbólico que delegam a ela. A partir da observação direta (das relações internas do movimento) e indireta (através de conversas e entrevistas guiadas) (QUIVY & CAMPENHOUDT, 1992), foi possível captar de modo mais completo as diferentes formas com que se manifestam estes atores, além de ampliar as possibilidades de emergência de novos elementos, até então despercebidos pela pesquisa. Assim, métodos qualitativos, em especial a observação participante e as entrevistas semi-dirigidas, foram selecionados para a realização desta pesquisa.

Segundo Quivy e Campenhoudt (1992), a observação, participante e não participante, é recomendada para a percepção de condutas, códigos de comportamento, a forma como estes indivíduos se expressam corporalmente, sua ideologia, seus modos de vida e os traços culturais expressos em suas formas de comunicação. Tal método nos auxilia, ainda, a verificar a

disposição espacial do movimento e as áreas de atuação e intervenção privilegiadas por estes ciclistas para manifestarem-se. Estes elementos contribuem para a compreensão do perfil do movimento e de seus membros, o que diz muito sobre os focos de surgimento desta ideologia e a finalidade de suas transformações.

Utilizando-se da técnica de observação participante, o trabalho de campo se iniciou com a participação no II Fórum Mundial da Bicicleta, realizado em fevereiro de 2013 em Porto Alegre/RS. Neste, foi possível apreender uma visão mais ampla do ativismo realizado pelos diferentes movimentos de todo Brasil, assim como me atualizar acerca das discussões, desafios e tendências presentes no cicloativismo naquele período. Neste evento, foram observados os atores curitibanos mais envolvidos neste processo e selecionados os primeiros entrevistados.

A parte mais significativa da pesquisa ocorreu durante o mês de setembro de 2013, em que se realizou o festival cultural "Arte, Bicicleta e Mobilidade". Neste evento, toda a ideologia e os significados atribuídos à bicicleta por estes indivíduos são expressos artisticamente, nas mesas de discussão, no conteúdo das palestras e em oficinas. Numa primeira análise, baseado na grande interferência que o aspecto artístico conferiu à originalidade e identidade do movimento desde seu surgimento com o coletivo Interlux Arte Livre e a Bicletada, este acontecimento expressa a essência de todo corpo simbólico e ideológico da relação indivíduo/bicicleta/cidade e suas ramificações dentro do imaginário político dos sujeitos desta pesquisa. Ele revela, ainda, o momento vivido pelo movimento, suas pautas, estratégias, prioridades de ação e o lugar que ocupa a variedade de discursos e significados que constantemente influenciam o movimento, devido a seu crescimento, conferindo a esta relação coletiva a condição de fato sociológico passível de análise.

Esta pesquisa acompanhou, através de observação participante, de forma intensa os eventos de sua programação, sendo a partir desta que os entrevistados foram selecionados e neste período que a maior parte das entrevistas ocorreu. A programação se deu em torno, principalmente, das ações da CicloIguaçu, Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu, fazendo com que o recorte do campo ocorresse em torno dos participantes e ações deste grupo. Esta escolha deve-se ao papel central que o grupo ocupa dentro das ações políticas em torno da bicicleta

realizadas na cidade hoje, já que representam uma nova geração de ciclistas que emergiu das transformações ocorridas dentro do grupo que fundou a Bicicletada de Curitiba. O que me permite afirmar que o grupo de ciclistas selecionado como sujeitos desta pesquisa é o principal movimento político em defesa do uso da bicicleta na cidade de Curitiba desde, ao menos, seu surgimento com a Bicicletada em 2005.

A confirmação da realização do III Fórum Mundial da Bicicleta na cidade de Curitiba em fevereiro de 2014 fez com que o trabalho de campo se estendesse ainda mais, já que o grupo de ciclistas que compunha o objeto desta pesquisa ocuparia a posição de protagonista de um evento sobre cicloativismo de nível global. Tal oportunidade conferiu a esta pesquisa a oportunidade de situar o movimento dentro dos contextos nacional e internacional do cicloativismo. O fórum situou e ampliou as possibilidades de análise do movimento aqui estudado partindo, também, de suas redes e repercussões a níveis nacional e global, tendo o elemento político como ponto central.

É importante expor que a intensa dinâmica de eventos ligados à bicicleta surgidos de diferentes formas durante e após o trabalho de campo, com diferentes viéses e visões políticas compartilhadas por um diverso número de atores fez com que esta pesquisa encontrasse dificuldade em estabelecer um final ao trabalho de campo. A título de exemplo, após o fim oficial da pesquisa de campo, da organização das informações coletadas naquele período e do início de escrita deste trabalho, foi construída pelos sujeitos desta pesquisa, a Praça de Bolso do Ciclista, com a colaboração da prefeitura, cedendo o terreno e financiando materiais e equipamento, e centenas de mãos que trabalharam voluntariamente durante meses para torná-la real. Foram inauguradas, também, inúmeras estruturas cicloviárias resultantes da aproximação destes com a prefeitura. O principal articulador do movimento se candidatou ao cargo de Deputado Federal e sua campanha também foi feita de forma voluntária por uma quantidade significativa de cicloativistas, incluindo metade dos entrevistados por esta pesquisa. Ainda, várias divergências e posicionamentos críticos à relação entre CicloIguaçu e prefeitura surgiram desde então, fazendo com que se ampliasse o leque de posicionamentos políticos em torno da bicicleta na cidade.

Paralelamente, meu envolvimento com os ciclistas e suas ações se ampliaram, hora de forma ativa, hora apenas como

observador, fazendo com que minha relação com o grupo e suas ações se mesclassem através do papel duplo que eu representava enquanto ciclista e pesquisador, aproximando relações de amizade das profissionais. Esta relação fez com que, por várias vezes, eu fosse convidado a um posicionamento hora a partir de um papel, hora de outro. Como uma boa relação de amizade se formou entre mim e alguns dos atores mais articulados do grupo estudado e nossos encontros não se resumiram apenas aos eventos em torno de seu ativismo pela bicicleta, a percepção destes papéis se misturou, tanto da perspectiva dos sujeitos da pesquisa quanto da minha enquanto pesquisador.

O maior exemplo desta situação ocorreu durante a campanha eleitoral de seu principal articulador. Pelo fato desta ocorrer através do envolvimento voluntário de pessoas, principalmente, do cicloativismo, por diversas vezes me foi sugerido que eu colaborasse com a mesma realizando a campanha na cidade onde vivo.

Questões como esta, inerentes a um processo de reflexão e produção sociológica no qual, por diversas vezes, meu posicionamento enquanto pesquisador se mesclou a um sentimento de igualdade e identificação que me incitou a estabelecer um posicionamento político em sintonia com os ciclistas, me transformariam em sujeito de minha própria pesquisa e trouxeram ao processo de escrita deste trabalho desafios epistemológicos.

Consciente dos aspectos sociais implícitos a qualquer produção de conhecimento, também este um constructo social, a pesquisa parte de um olhar macrosociológico que busca explicar alguns dos contextos socioculturais, políticos, históricos e econômicos que contribuíram para a existência do fenômeno observado nesta pesquisa. Ela tem início com a apresentação de algumas reflexões sobre a expansão da modernidade, do fordismo e a vinculação do automóvel como principal símbolo de um projeto desenvolvimentista. Colocado em ação no pós-guerra, este projeto mudaria definitivamente os cenários urbanos das cidades, a reprodução de suas noções de tempo e espaço, assim como suas funcionalidades. O tipo específico de urbanização que nasce no pós-guerra é exposto a partir de autores que apresentam e problematizam suas políticas e escolas de pensamento à luz da análise dos problemas sociais que se seguiram. O caso brasileiro ganha destaque neste momento e é

utilizado como exemplo a partir do qual se pensa a coexistência de uma cultura política clientelista e tecnicista com a intensificação do consumo e o aumento de problemas sociais ligados à exacerbação do modelo neoliberal e de um urbanismo que o materializa geograficamente, tendo o automóvel como seu principal símbolo.

O segundo capítulo trata exclusivamente dos papéis que a bicicleta representou ao longo da modernidade. Num primeiro momento, utilizo-me da pesquisa histórica realizada por André Schetino (2008) sobre a expansão do uso da bicicleta na cultura francesa no final do século XIX e início do XX através, principalmente, do ciclismo esportivo de estrada e dos clubes de ciclismo. Utilizo-me ainda do elogio de Marc Auge (2010) à bicicleta, destacando os aspectos lúdico, sensorial e emancipador da bicicleta como elementos responsáveis por sua sobrevivência no imaginário e cotidiano da cultura francesa.

Parte-se então para uma exposição e análise dos inúmeros momentos em que a bicicleta foi utilizada como símbolo político, pelo feminismo, pelo socialismo, pelo ambientalismo e pelo anarquismo, na maioria deles articulando-se de forma criativa, artística e lúdica e transcendendo as formas tradicionais de organização e manifestação política. Destaca-se, neste quesito, o movimento Provos e seu Plano das Bicicletas Brancas, responsável pelo surgimento da contracultura holandesa e marco da união entre arte, política e bicicleta, o que contribuiria para enraizar definitivamente a bicicleta na cultura daquele país.

Da irreverência dos Provos este trabalho segue até a agitada década de 1990 onde, em São Francisco, emergiu o Critical Mass. Seus 20 anos de existência ganham destaque neste capítulo, onde busco expor suas principais características enquanto movimento social e cultural que rapidamente se espalhou por todo o mundo, com especificidades políticas e culturais amplas de acordo com os contextos locais, algumas das quais procurei expor a partir de produções intelectuais e políticas realizadas por seus sujeitos e publicadas, principalmente, em dois compêndios de artigos organizados para celebrar seus aniversários de dez e vinte anos, respectivamente.

Das perspectivas, peculiaridades e transformações globais/locais do Critical Mass ao longo de seus vinte anos, este trabalho se direciona para a descrição e análise de sua primeira versão brasileira, a Bicletada de São Paulo. A Bicletada de

São Paulo é apresentada aqui como fonte significativa de inspiração para as centenas de Bicletadas que surgiram em todo Brasil, servindo de referencial político e informativo para a maioria delas. Dentre as quais está a Bicletada de Curitiba, um tipo específico de movimento político que despertou a relação entre bicicleta e política na capital paranaense.

Os capítulos seguintes tratam da pesquisa de campo, propriamente, obedecendo uma ordem cronológica que trata dos contextos de surgimento do engajamento político em torno da bicicleta em Curitiba, passando pelas transformações ocorridas ao longo de sua existência.

Assim, o terceiro capítulo dedica-se basicamente à Bicletada de Curitiba, seu surgimento a partir de um coletivo de artistas, a descrição e análise de suas ações, seus conteúdos simbólicos e políticos, assim como suas diretrizes ideológicas.

No capítulo seguinte, dedico-me à narrativa e análise das transformações ocorridas com o movimento a partir do momento que suas demandas atingem outras instâncias de poder e comunicação, como o Estado, a mídia e o mercado. A correlação entre a abertura política ao movimento proporcionada por este fenômeno, sua institucionalização e os aspectos geracionais que interferem na trajetória individual de seus participantes ganham destaque e servem como lentes através das quais são analisadas as mudanças no tipo de ativismo praticado pelos ciclistas curitibanos. A forma como sucede sua renovação geracional e sua reverberação em suas práticas políticas é compreendida levando-se em consideração o nível de experiência política de seus participantes, seu perfil socioeconômico, de classe e o aspecto geracional. Pretende-se demonstrar de que forma um contexto sociopolítico, econômico e ambiental favorável à bicicleta provoca uma interseção com os papéis sociais representados por eles em suas carreiras acadêmica e profissional, principalmente devido à fase da vida em que se encontram, produzindo um tipo específico de ativismo político que se reproduz também em esferas além da sociedade civil.

No quinto capítulo dedico-me a analisar o cicloativismo curitibano a partir das ações, conquistas e transformações realizadas pelo movimento na cidade, assim como seus problemas e fragilidades. Sobre o primeiro ponto, a forma com que suas ações transformaram e transformam a prática urbana e a reprodução social da vida na cidade de Curitiba tem como base as

categorias de construção do espaço urbano apontadas por Harvey (2011) e inspiradas em Lefebvre (1974). Na sequência, apresento uma análise crítica sobre o cicloativismo, principalmente o movimento curitibano, lançando mão basicamente das vozes dos próprios sujeitos desta pesquisa, pertencentes ou não ao grupo em torno da CicloIguaçu, assim como de estudos e análises realizadas por autores e ciclistas estrangeiros que apontam problemas e sugestões inerentes ao ativismo em torno da bicicleta e que se aplicam ao movimento curitibano.

Por fim, nas considerações finais, realizo um balanço das ações realizadas pelo movimento, suas transformações e as críticas as quais suas ações foram e estão sujeitas, fazendo uma análise que tem por objetivo contribuir sociologicamente para os debates, estratégias e perspectivas políticas do próprio movimento e apontar possíveis tendências e caminhos.

CAPÍTULO 1 – MODERNIDADE, ESPAÇO URBANO E A CULTURA DO AUTOMÓVEL

MODERNIDADE E FORDISMO: O MITO DA CIDADE COMO MÁQUINA

O processo de construção das cidades a partir da dinâmica mercadológica e sua funcionalidade, através da expansão de uma cultura automobilística como símbolo do progresso material e da expansão da liberdade de consumo, possui raízes históricas germinadas principalmente no período pós Segunda Guerra Mundial. Naquele contexto, a necessidade de rápida reconstrução de cidades devastadas e a crise existencial em torno do caos gerado pela correlação entre os valores modernistas e políticas nacionalistas proporcionou um cenário de apreensão e desejo de mudanças radicais. Os EUA, personagem significativo na resolução da própria guerra e carro chefe das soluções que se seguiriam, exerceu papel importante na internacionalização de um modo de produção e consumo de bens, estruturando os espaços urbanos de acordo com as necessidades de rápido deslocamento do capital e de suas mercadorias e exercendo uma nova concepção de espaço e tempo que transformariam significativamente a reprodução social em todo o globo (HARVEY, 1992).

O auge do Iluminismo, vivido com o modernismo, o aproximou do nacionalismo e teve como consequência as políticas totalitárias e devastadoras durante a Segunda Guerra Mundial. Como consequência, a catástrofe dessa correlação entre o modernismo e a política abriu espaço para um novo projeto mundial que se consolidou através da expansão da produção em massa, do avanço nas tecnologias de comunicação e de locomoção, que surgiam como uma necessidade para a reconstrução do “mundo”. Este processo fortaleceu o mito da cidade como máquina e de seu potencial, junto à ciência e à tecnologia, como ferramenta para a liberdade e para as possibilidades de progresso. Este mito, após a união trágica do modernismo com a política nacionalista, se apresentou através de um discurso que se autodenominava capaz de absorver todas as aspirações humanas, esvaziando-as de soluções políticas e direcionando-se pelo econômico e pelo científico.

Entretanto, como aponta David Harvey (1992), o que se viu, de fato, foi um projeto expansionista guiado pelo corporativismo, através da burocracia e de um projeto global hegemônico realizado pelo crescimento no sistema de produção capitalista e da incorporação ideológica e cultural do liberalismo, por parte de governos e corporações conscientes do potencial da publicidade para consolidar tais prerrogativas no imaginário coletivo. O discurso do desenvolvimento passou a atuar como colonizador da realidade, a industrialização e a urbanização passaram a ser vistas como destinos inevitáveis e caminhos obrigatórios a todos rumo à modernização.

Para Harvey (Ibid), a despolitização do modernismo, auxiliada pela promoção do expressionismo abstrato, permitiu sua assimilação pelo *establishment* político e cultural como arma ideológica na guerra fria. O esvaziamento político da arte, atrelando-a a valorização da liberdade individual, se transformou numa forte arma de expansão do individualismo e do liberalismo sob o mote da liberdade de criação. Logo, sua expansão representou a passagem do nacionalismo para o internacionalismo, e deste para o universalismo.

Conforme aponta o autor, a valorização desta estética passou a ser representada materialmente através de matérias-primas e mercadorias que representavam ideologicamente a liberdade e o progresso norte-americano enquanto essências da cultura ocidental. A união da estética expressionista com o liberalismo ocidental promoveu marcas como Coca Cola e Chevrolet, assim como a acumulação de bens duráveis em habitações de baixa renda. Como parte deste processo, a despolitização da arte enquanto valorização da individualidade fez com que os artistas passassem a produzir signos do liberalismo em nome de uma rebeldia anti-nacionalista e de independência política.

Com a aparente despolitização das políticas de urbanização e a internacionalização da produção em massa de bens, as grandes corporações assumiram o controle sobre os caminhos do consumo de massa no mundo. O fordismo e o consumo abriram as portas dos mercados externos, principalmente da Europa. Com adesão política, segundo Harvey, os EUA passaram a exercer a função de banqueiros do mundo, através do poder econômico e do domínio militar.

Conforme aponta o autor, a aceleração deste processo teve como base a aceleração dos deslocamentos e toda uma forma de estruturação das cidades em função de um tipo específico de deslocamento, veloz e individualizado, e da superação do espaço através do tempo.

Para Zigmunt Bauman (2001), o projeto fordista foi o maior feito de engenharia social empregado pela ordem. Aglutinando industrialização, acumulação e regulação, o modelo fordista representa uma nova visão epistemológica de mundo a partir da qual a totalidade da experiência vivida dos seres humanos se viu imersa. Capital, administração e trabalho, segundo o sociólogo, estavam condenados a ficarem juntos por muito tempo, endossados pelo mito da máquina e materializados através de fábricas gigantes, maquinaria pesada e uma grande força de trabalho que se viu cada vez mais refém deste modelo de produção material e de organização social. Ao dizer que aumentou significativamente o salário de seus trabalhadores para que eles pudessem comprar seus carros, algo impossível naquele contexto, Henry Ford apontava uma relação crescente de dependência do trabalhador a este sistema de produção. Foi o início de uma relação duradoura e interdependente entre trabalho e consumo, simbolizada no automóvel, da qual sentimos seus reflexos até hoje.

Segundo Bauman (Ibid), o surgimento da modernidade tem relação com a ocorrência das noções e transformações nas perspectivas sobre espaço e tempo, de forma que a modernidade pode ser pensada como a história do tempo. Conforme sugere o autor, as noções de espaço e tempo emergem com a invenção dos veículos a motor e sua capacidade de nos transportar mais rápido que nossas pernas, ou que as pernas de um animal. A partir deste contexto, deslocamentos numa maior velocidade significaram maior alcance das distâncias num período cada vez menor de tempo, com sua manipulação e transfiguração para outras funcionalidades e potencialidades. A frase de Benjamin Franklin de que “tempo é dinheiro” sucede outra, do próprio Franklin, na qual concebe o homem como um animal que faz ferramentas. Tais enunciações exemplificam um longo período que compreende o início da modernidade e a expansão do capitalismo através do fordismo, reproduzindo de forma declarada o mito da máquina como sinônimo de progresso material e cultural. A correlação entre tempo e dinheiro remete à sua transformação em

ferramenta para vencer e conquistar o espaço, já que a redução das distâncias implica na superação de obstáculos físicos para a expansão do capitalismo e da cultura moderna, proporcionando uma redução crescente nos limites para a ambição humana.

A locomoção através de veículos a motor trouxe consigo, entretanto, um aumento nas disparidades sociais, fazendo dos meios de locomoção ferramenta de desigualdade social. No contexto anterior, a ausência de motor colocava a todos os indivíduos, independente de posição social, em condição de igualdade no tocando às possibilidades de ocupação dos espaços, sua velocidade de deslocamento e, inclusive, no uso produtivo do tempo. O advento dos veículos a motor potencializou as desigualdades, a competição e as possibilidades de apropriação dos espaços, que a partir de então eram acessados e ocupados por aqueles que os alcançassem primeiro.

A modernidade proporcionou, portanto, a emancipação do tempo em relação ao espaço, através da aceleração, da relação direta entre conquista de terras e máquinas mais velozes, entre a expansão do espaço e a aceleração do movimento. Para o sistema produtivo, estas transformações conferiram ao espaço um valor e fizeram do tempo uma ferramenta que aumentou significativamente a quantidade de tarefas, que passaram a ser realizadas de forma mais rápida. Qualquer forma de utilização improdutiva do tempo passou a ser combatida, culminando, com o sistema de produção fordista, numa relação de dependência e necessidade entre força produtiva (cada vez mais trabalhadores dedicando cada vez mais tempo ao trabalho) e reprodução social. Neste contexto, as relações face a face passaram a suceder predominantemente no espaço de trabalho, debaixo do controle da ordem produtivista (BAUMAN, 2001).

URBANIZAÇÃO NO PÓS-GUERRA

O urbanismo modernista se tornou dominante no modelo de organização urbana do período pós-guerra através de políticas de produção e planejamento em massa que, segundo Harvey (1992), para se manterem democráticas, por um lado, investiram em habitação, previdência social e bem-estar. E para se manterem capitalistas, por outro, investiram em infraestrutura para transporte individualizado (automóvel), fornecida pelo Estado, através de uma intensa produção de pontes e autoestradas que

acelerariam o processo de produção em massa e industrializado. Seguiram-se os deslocamentos das mercadorias e dos indivíduos em torno da funcionalidade mercadológica, tendência encorajada por um programa universal de reconstrução espacial e reorganização urbana que atendesse suas funcionalidades.

Segundo David Harvey (Ibid), conforme apresentado acima, as noções e objetivações de tempo e espaço estão relacionadas às práticas materiais de reprodução social. Na medida em que estas podem variar historicamente e geograficamente, tais noções também variam de acordo com a diversidade de formações sociais. Como o capitalismo, para permanecer ativo, necessita de constantes mudanças no processo de produção material da reprodução social, as noções de tempo e espaço que lhes são inerentes também se modificam. Como as transformações no campo de produção do conhecimento e de tecnologia contribuem diretamente para o progresso de produção e de mercados de consumo, as inovações conceituais também possuem capacidade de interferência nesses processos de reprodução material e social. É neste sentido que projetos urbanistas interferem diretamente na reprodução da vida social das cidades, ao mesmo tempo em que, comumente, geram consequências desastrosas, principalmente no âmbito social, quando deslocados de qualquer funcionalidade que privilegie esse tipo de esfera.

Para Harvey, o processo de especialização e afastamento dos campos de saber - inerente a um contexto de valorização do saber técnico, da ciência enquanto legítima fábrica de conceitos que materializaram o mito da cidade enquanto máquina que produz progresso e liberdade individual através da conquista de bens de consumo, refletindo a divisão social e científica do trabalho - deve ser responsabilizado pelo isolamento das noções de tempo e espaço, valorizando o primeiro através da redução do segundo. As próprias ciências sociais, ao tomar como objeto o progresso, as mudanças, revoluções e conflitos que promovem a superação de um período por outro, acabam menosprezando a reflexão espacial, já que o progresso é o avanço no tempo, sua aceleração, num sentido que sempre visualiza o *vir a ser* da história, relegando a segundo plano a existência do ser no espaço, ou seja, o presente, já que o espaço é imóvel, atemporal.

Percebe-se como a naturalização de categorias e ideologias reproduzidas pelo senso comum douto pode fazer da sociologia, e

da ciência em geral, uma ferramenta de produção, reprodução e fortalecimento da “verdade”. Outro exemplo de aplicação deste argumento se refere aos espaços. Nesse sentido, Edgardo Lander (2005) cita a contribuição de Lefebvre (1991) a respeito da *construção social do espaço*, pensando-o como produto de relações sociais e de sua matéria-prima, a natureza. O espaço é produto e condição das relações sociais e da relação entre a sociedade e a natureza, transformando-a e apropriando-se dela. O espaço é, portanto, uma forma de expressão da sociedade. A forma como é organizado e apropriado revela a natureza e a territorialidade como âmbitos do social, cultural e do político. Assim, salienta o autor,

na medida em que se deixa de fora a natureza na caracterização teórica da produção e do desenvolvimento do capitalismo e da sociedade moderna, também se está deixando o espaço fora do olhar da teoria. Ao fazer-se a abstração da natureza, dos recursos, do espaço e dos territórios, o desenvolvimento histórico da sociedade moderna e do capitalismo aparece como um processo interno e autogerado da sociedade moderna, que posteriormente se expande às regiões “atrasadas”. Nesta construção eurocêntrica, desaparece do campo de visão o colonialismo como dimensão constitutiva destas experiências históricas. Estão ausentes as relações de subordinação de territórios, recursos e populações do espaço não-europeu. Desaparece assim do campo de visão a presença do mundo periférico e de seus recursos na constituição do capitalismo, com o qual se reafirma a ideia da Europa como único sujeito histórico (LANDER, 2005. p. 13).

Neste sentido, o autor defende uma perspectiva holística que unifique dentro de um mesmo campo analítico “as ordens materiais e culturais dentro das quais os seres humanos formam a si mesmos enquanto fazem seu mundo” (LANDER, 2005. p.14). Esta visão, que unifica ao invés de separar as dimensões da “realidade”, busca compreender a construção

histórica dos sujeitos, pensando um mundo que é vivido e construído por seres humanos constituídos historicamente e protagonistas da história. Ou seja, devem-se perceber todas as relações e práticas enquanto humanas, sociais, históricas e culturais, inclusive a produção científica.

A união do saber técnico e dos interesses de expansão do capital, seus meios de produção, deslocamento e consumo se materializaram espacialmente na estruturação funcional das grandes cidades através de projetos que promoviam o deslocamento por automóveis. Veículos que simbolizam todo o progresso individual proporcionado pela modernidade capitalista, e promovem uma vasta rede de produção e consumo de mercadorias que visa atender as necessidades físicas e ideológicas deste tipo de deslocamento.

A expansão do urbanismo desenvolvimentista e sua relação com um corpo de especialistas dedicados mais a projetos padronizados de cidade, a um *vir a ser* determinista, do que ao entendimento das dinâmicas e necessidades reais da cidade em suas mais complexas facetas, motivaram uma série de críticas, principalmente nos EUA, de cujas universidades eram exportados tais modelos. Jane Jacobs, em seu célebre livro *Morte e Vida de Grandes Cidades* (2000), direcionou seus ataques principalmente aos princípios e objetivos que permeavam o planejamento urbano e seus projetos de reurbanização, ortodoxos a seu ver, característicos da modernidade. Para a autora, as cidades são grandes laboratórios estruturados e desenhados à base de tentativa e erro, acertos e fracassos. Os especialistas do assunto, ao invés de partirem justamente destes acertos e erros oriundos da realidade das cidades, partem seus projetos de aparências e funcionalidades imaginárias “perfeitas”, idealizadas e distantes das cidades reais. Segundo a autora, as soluções partem da mesma falta de funcionalidade intelectual em que necessidades, qualidades, vantagens e comportamentos são construídos e confundidos, enquanto uma quantidade crescente de incentivos financeiros governamentais tem sido viabilizada para a realização de projetos, a seu ver, estéreis, monótonos e vulgares, assim como o é a série de discursos que buscam difundir a ideia de que tais projetos fazem bem à cidade, simplesmente por terem partido de um núcleo de peritos “capacitados” para determinar a “melhor” forma de vida na cidade.

Um dos muitos pontos importantes apontados por Jacobs (2000) se refere ao papel que os automóveis e o trânsito ocupam tanto dentro destes projetos quanto nas críticas realizadas sobre seus malefícios à vida na cidade. Para a autora, os automóveis são convenientemente responsabilizados pelos maiores males das cidades e são comumente apontados como símbolos do insucesso e da inutilidade do planejamento urbano. Entretanto, ela aponta a propagação do automóvel, como meio de transporte ideal, mais como sintoma dos efeitos nocivos da incompetência do desenvolvimento urbano do que como causa de seus problemas. Para Jacobs, a própria incompatibilidade entre cidade e automóveis deve-se a incompetência dos planejadores urbanos em projetar cidades saudáveis e funcionais, com automóveis ou sem eles.

Para Bookchin (1998), tecnologias como o automóvel amplificam problemas já existentes, mas não o criam, de forma que o modelo de crescimento, mercado e acumulação de capital é que devem ser responsabilizados pelos problemas na biosfera. As técnicas determinam e são determinadas por necessidades sociais (Castoriadis, 1982), e estas só são necessidades porque são alimentadas por determinações sociais. Os problemas ecológicos, urbanísticos e humanitários que se relacionam à escolha de um tipo específico de transporte, no caso o automóvel e suas funções, devem ser compreendidos a partir de suas causas sociais (Liberato, 1996).

A questão, segundo Jacobs (op. cit), é que os problemas no trânsito de automóveis são muito mais facilmente identificáveis do que aqueles de ordem e causas sociais e econômicas, fazendo com que os planejadores dediquem seus projetos e orçamentos ao trânsito de automóveis, acreditando que solucionando tal problema estarão solucionando o maior dos problemas urbanos. Segundo Jane Jacobs, é impossível solucionar os problemas do trânsito se os planejadores urbanos continuarem alheios ao funcionamento próprio da cidade e suas necessidades.

Este descompasso entre o que se considera problema e as soluções que lhe permeiam, ao contrário da neutralidade que se tentava reproduzir, demonstra a relação íntima entre interesses políticos e econômicos e o tipo de conhecimento - especialista, fragmentado e tecnicista - que é produzido e articulado para que tais projetos sejam colocados em andamento dentro do mito moderno da cidade como máquina. Por este motivo, como aponta

Jacobs (2000), banqueiros e planejadores possuem as mesmas fontes intelectuais e teorias sobre cidades, fazendo com que urbanistas, financistas e burocratas se equiparem no campo das ideias. Tais problemas se devem, atenta a autora, simplesmente ao comodismo de planejadores urbanos, e todo o conhecimento científico, em se manterem no simplismo de suas vontades e abstrações idealistas, ao invés de investigarem o mundo real de perto, sem expectativas, e buscar dentro dos acontecimentos mais comuns seus significados e explicações. Se assim o fizerem, Jane Jacobs sinaliza que perceberão seu maior princípio,

a necessidade que as cidades têm de uma diversidade de usos mais complexa e densa, que propicie entre eles uma sustentação mútua e constante, tanto econômica quanto social. Os componentes dessa diversidade podem diferir muito, mas devem complementar-se concretamente. (JACOBS, 2000: p. 13)

Jane Jacobs indica que as áreas urbanas mais problemáticas são aquelas que carecem desta sustentação, e a elas é que o planejamento urbano deve se dedicar, alimentando o dinamismo próprio das grandes cidades. Estes profissionais, entretanto, tem se voltado principalmente à sua aparência, e não ao conhecimento sobre o modo como funcionam as coisas e sua ordem inata. Menosprezam os interesses e necessidades daqueles que constróem, mantém e reproduzem a ordem social da cidade quando seus olhares viciados em padrões ideais e técnicos da cidade não conseguem enxergá-la na realidade, relegam todo seu funcionamento e vitalidade à categoria de problema. Daí emana uma série de políticas de remoção, habitação e urbanização que, por desconhecerem o funcionamento real das comunidades afetadas, acabam gerando ainda mais problemas e descontentamento.

A consolidação deste tipo de urbanismo descolado da dinâmica real das cidades tem origem, segundo a autora, na década de 1920 e, principalmente, no período pós-guerra. Partindo de perspectivas negativas acerca das cidades, urbanistas de ideias descentralizadoras passaram a arquitetar modelos que,

ao invés de contribuir para o desenvolvimento das cidades, acabaram por adotar projetos que as deterioraram ainda mais.

O primeiro modelo idealizado e problemático de cidade se deu com a Cidade-Jardim, de Howard. Frente à péssima qualidade de vida das cidades inglesas do final do século XIX, Howard propôs um plano de contenção do crescimento de Londres e repovoamento das zonas rurais. Nestas, as Cidades-Jardins se instalariam, os pobres poderiam viver em contato com a natureza, indústrias seriam instaladas em meio à áreas verdes, e as comunidades seriam auto-suficientes, com um cinturão agrícola em torno de si e um centro comunitário. Geridas por uma administração pública que se comprometesse a controlar sua densidade demográfica e sua população máxima seria de 30 mil habitantes. Uma utopia que, segundo Jacobs, deveria contar com cidadãos dóceis que não tivessem projetos de vida próprios, compondo “uma sociedade política e economicamente paternalista” (JACOBS, 2000: p. 17). Frente aos problemas urbanos, a Cidade-Jardim emergiu com uma solução que os exterminava, entretanto. Duas Cidades-Jardins foram construídas na Inglaterra, Letchworth e Welwyn, e algumas outras depois da Segunda Guerra Mundial na Suécia e na própria Inglaterra, além de alguns subúrbios nos EUA financiados pelos governo durante a Depressão. Apesar de posteriormente os projetistas e planejadores não terem mais interesse nas Cidades-Jardins, muitas características de seu modelo ainda pautaram intelectualmente princípios fundamentais de planejadores e projetistas urbanos, o que deu início a projetos cada vez mais problemáticos.

É o caso de Le Corbusier e sua Ville Radieuse. Para ele, a ideia de Cidades-Jardins era inviável, já que com a implantação de ruas e casas a natureza se desintegraria, transformando o isolamento numa comunidade superlotada. Para Le Corbusier, a solução estava na ‘Cidade Jardim Vertical’, composta basicamente de arranha-céus dentro de parques, grandes vias para carros velozes e uma concentração grande de pessoas por metro quadrado, mas que, por ocuparem a cidade vertical, deixariam 95% do solo da cidade permanentemente livre. Em sintonia com a tendência modernista, seu projeto era guiado por uma utopia social baseada na liberdade individual máxima.

Entretanto, a utopia de Le Corbusier teve um impacto gigantesco na vida de todas as cidades, sendo assimilada por

arquitetos em vários projetos, apresentando-se imponente em edifícios de escritórios e conjuntos habitacionais de baixa renda. Entre outras soluções incríveis para a vida nas cidades, um meio de transporte passou a ocupar lugar central: o automóvel.

Ele procurou fazer do planejamento para automóveis um elemento essencial de seu projeto, e isso era uma ideia nova e empolgante nos anos 20 e início dos anos 30. Ele traçou grandes artérias de mão única para trânsito expresso. Reduziu o número de ruas, porque “os cruzamentos eram inimigos do tráfego”. Propôs ruas subterrâneas para veículos pesados e transporte de mercadorias, e claro, como os planejadores da Cidade-Jardim, manteve os pedestres fora das ruas e dentro dos parques. A cidade dele era como um brinquedo mecânico maravilhoso. Além do mais, sua concepção, como obra arquitetônica, tinha uma clareza, uma simplicidade e uma harmonia fascinantes. Era muito ordenada, muito clara, muito fácil de entender. Transmitia tudo num lampejo, como um bom anúncio publicitário. Essa visão e seu ousado simbolismo eram absolutamente irresistíveis para urbanistas, construtores, projetistas e também para empreiteiros, financiadores e prefeitos. (JACOBS, 2000: 23)

Segundo Jacobs, estas duas concepções passaram a influenciar ideologicamente praticamente todos os projetistas urbanos técnicos, engenheiros de tráfego, legisladores e planejadores, utilizando-se da Cidade-Jardim Radieuse e todas as suas formas de composição para embasar discursos e projetos de revitalização, remoção e conservação que, para a autora, determinavam basicamente quantos prédios antigos ainda se manteriam de pé e quantos metros de gramado seriam instalados para salvaguardar a presença da natureza.

Contemporâneos a estes projetos, a “City Beautiful”, planejada principalmente por Daniel Burnham, de Chicago,

traçou projetos nos quais as cidades eram compostas por grandes centros opulentos que agrupavam e organizavam espacialmente as construções de acordo com suas finalidades culturais, econômicas, universitárias etc. O que se seguiu a estes conjuntos foi uma decaída gradativa da cidade real a sua volta, ao invés de prosperar, e as pessoas acabaram se mantendo longe deles. Entretanto, apesar de seu insucesso, tais perspectivas voltaram fortemente à tona no período pós-guerra quando, em sintonia com as prerrogativas da Cidade-Jardim e da Ville Radieuse, proporcionou um processo crescente de separação espacial de certas funções públicas e culturais. Até hoje, estas divisões funcionais nas metrópoles marcam a necessidade de utilização do automóvel como principal meio de transporte.

Os problemas oriundos deste processo de urbanização na modernidade capitalista e da interferência direta na forma de organização econômica das cidades e suas funcionalidades se mostram cada vez mais claramente. Suas consequências culminaram num contexto de crítica à metanarrativa do saber acadêmico racionalizado que gerou este urbanismo tecnocrata e “carrocêntrico”. Desta conjuntura, emergem inúmeros estudos críticos da reprodução da vida urbana em suas relações mais diversas com este processo. Buscou-se clarear um campo de estudos até então naturalizado, propondo, através da sociologia urbana, um campo de saber que concorresse com autoridade nos espaços de produção, apropriação e representação da cidade, até então nas mãos de um sistema semiótico dominante.

Conforme expõe Erminia Maricato (2011), esse campo de estudos parte do princípio marxista de que o espaço urbano extravasa a ideia de um ambiente dado, ao qual os cidadãos devem se adaptar. Concebe-o como uma produção social que envolve relações e resulta, simultaneamente, da lógica de acumulação capitalista e de ações coletivas independentes desta. Este movimento crítico deve-se, segundo a autora, à influência de movimentos no abalo às estruturas formais de política e conhecimento, abrindo espaço para um novo urbanismo e uma série de outros estudos teóricos acerca da vida nas cidades, ampliando, assim, a consciência sobre as inúmeras formas de injustiça social que se fazem presente neste espaço. A Escola Francesa, principal fonte deste tipo de conhecimento, inseriu uma lógica contra-hegemônica sobre a racionalidade do planejamento urbano e sobre o urbanismo, partindo sua análise da forma como

se dão os processos sociais, não como eles devem ser, visando, assim, confrontar teorias de urbanização capitalista.

Este tipo de análise não naturaliza tendências urbanísticas como consequência natural das mutações do mercado, mas insere o próprio contexto de formação destas naturalizações no seu campo de análise, incluindo neste, ainda, o próprio Estado e suas políticas, seus objetivos oficiais e seus instrumentos de política urbana (TOPALOV, 1988: 11 In. MARICATO, 2011: p.123). Parte-se, portanto, segundo Maricato, do “processo de construção do espaço e não o espaço construído” (MARICATO, 2011: p. 124). Neste contexto, todos os grupos e espaços de produção das práticas sociais e políticas sobre os ambientes construídos passam a figurar como objeto de análise dos estudos urbanos dentro da urbanização capitalista, num contexto que abarca a todos. Esta análise aproxima os usos da cidade da sua produção, assim como as ações econômicas privadas das ações públicas, as técnicas da política institucional e da política realizada pelos movimentos sociais (TOPALOV, 1988: p. 12 in MARICATO, 2011)

CIDADE, AUTOMÓVEL E CONSUMO

Protagonista do mito da cidade como máquina e da ascensão social, o automóvel se tornou, entretanto, uma exceção que virou regra através da popularização da correlação de sua imagem enquanto corporificação do sucesso e de uma vida livre, mas que se materializou apenas para alguns. Conforme aponta Ermínia Maricato (2011), rapidamente se verificou os problemas da democratização desta concepção, já que a liberdade proporcionada pelo automóvel, individual, só pode ser efetiva se restrita a poucos. Sua expansão através do fordismo escancarou a inviabilidade e insustentabilidade de sua popularização, o que nos permite vivenciar, somente hoje, a superficialidade de um mito de liberdade que a reduz quanto mais esta é, por estes meios, “alcançada”.

Para Liberato (2004), o automóvel, enquanto tecnologia de locomoção, deve ser problematizado a partir da ideia de tempo, que possui significações sociais diferentes na sociedade do automóvel. Símbolo da sociedade do consumo, que ganha corpo em meados do século XX, primeiramente nos centros urbanos dos países “desenvolvidos” e depois em todo o mundo, o automóvel

promove um ideal de sociedade que, não sem resistências, se proliferou e é fruto da expansão do capitalismo contemporâneo.

A lógica do consumo, tendo como lócus privilegiado os centros urbanos, é uma lógica de diferenciação/personalização a partir do valor de troca-signo, e na qual o valor de uso desempenharia um papel de álibi. O objeto de consumo seria, antes de tudo, um objeto-signo, e não um objeto-utensílio. (Ibid, p. 6)

O tempo, na sociedade e cidade capitalista, é uma mercadoria que se submete a relações de troca, seja o tempo dedicado ao trabalho ou o tempo livre. Este último, na sociedade da cultura de massa, não é mais o tempo de repouso nem o tempo da participação coletiva em festas ou atividades familiares produtivas, mas reduz cada vez mais as possibilidades de ser, na cidade, apenas enquanto consumidor. O automóvel, neste contexto, é o arquétipo da máxima “tempo é dinheiro”.

Prometendo “poupar tempo”, ou seja, “dinheiro”, o automóvel é o protótipo onipresente na vida cotidiana da concorrência própria da economia capitalista. Acelerar significa multiplicar o dinheiro, multiplicar o tempo. O carro veloz, mesmo que jamais possa ultrapassar os 60 km/h nos centros urbanos, é símbolo de poder, entre outras coisas por ser uma máquina de ganhar tempo, uma máquina para se chegar à frente da concorrência, fazer dinheiro, mesmo que esse potencial em geral não possa se realizar (ibid, p. 8)

Ao ultrapassar determinado limite de velocidade, o automóvel cria distâncias que só ele pode percorrer, fazendo com que o tempo dedicado pelo restante da sociedade, que não utiliza o automóvel, para se deslocar aumente. Num contexto crescente em que as cidades são planejadas para os automóveis primordialmente, a velocidade cria dependência e exclusão da vida social por parte daqueles que não tem acesso aos veículos motorizados. A cidade torna-se, portanto, tomada pelos

automóveis e acessível apenas aos seus motoristas, já que investimentos em estruturas para formas alternativas de locomoção são colocadas em segundo plano. Ou seja, a busca pela velocidade na tentativa de ganhar tempo acaba custando o tempo de todos, o que confere ao automóvel um individualismo propriamente burguês (LIBERATO, 2004).

Na lógica do capitalismo, as cidades se transformam em empresas e mercadorias, competindo entre si pela capacidade de oferecer mais produtividade, principalmente às multinacionais, como montadoras de automóveis. As cidades, conforme nos mostra Mendonça (2004), são os símbolos da globalização, antecipando frequentemente suas tendências. Como consequência, são os primeiros espaços a sofrer intensamente seus efeitos.

A robotização, a terceirização, a incorporação do *just in time* obedecendo a uma nova estratégia logística, a mobilidade do capital que transfere unidades de produção para regiões ou países onde a mão de obra é mais barata e a legislação ambiental, menos rigorosa, condenando ao abandono cidades marcadas pela produção fordista (como o clássico caso de Detroit), todas essas características da chamada globalização levam a uma mudança na ocupação do território. (MARICATO, 2011: p. 173)

Francisco Mendonça (2004) nos auxilia a perceber que, com a emergência da questão ambiental na cidade, as preocupações giram em torno, principalmente, das condições e qualidade de vida. Apesar de as ciências da natureza e da sociedade terem trilhado caminhos muitas vezes opostos, foi a partir da percepção da interação entre os espaços naturais, a “materialidade urbana” e as ações humanas que a cidade passou a ser entendida como espaço onde tais relações se dão de maneira mais holística.

A cidade, segundo Lefebvre (2008), enquanto projeção de uma sociedade sobre um local, obra humana, passou a ser orientada em função do dinheiro no comércio, da direção das trocas e dos produtos. Segundo este autor, a cidade, enquanto obra, possui valor de uso e, enquanto produto, valor de troca.

Com a valorização desta sua segunda característica, o usufruto principal de suas ruas, praças, edifícios e monumentos, enquanto local, a princípio, de interação, lazer e entretenimento passou a perder espaço, por ser improdutivo financeiramente, para o prazer e o prestígio dos objetos e da riqueza, simbolizada principalmente pelo automóvel.

Acompanhando o processo de supressão dos espaços através da valorização do tempo e do deslocamento por automóveis, o mercado imobiliário agregou novos valores às distâncias através de sua superação por vias rápidas e rodovias, inserindo, em suas esquinas, condomínios fechados e shopping centers, setorizando indústrias e serviços, segregando o espaço e as formas de deslocamento. Estruturação que decreta, segundo Maricato (2011), a morte da rua enquanto espaço de interação e do pequeno comércio, criando distâncias percorríveis apenas de automóvel e tornando cada vez mais precários e restritos os espaços de pedestres, inviabilizando cada vez mais o acesso aos serviços da cidade através deste meio de locomoção.

Estas distâncias provocaram um grande movimento de saída da cidade, por parte das classes média e alta, culminando na degradação de seus centros e colocando este segmento e todas as estruturas que os seguem para disputar espaço com a parte marginalizada da população que já havia sido excluída das áreas mais centrais. Mesmo as soluções propostas pelo Capital e pelas políticas públicas de “revitalização urbana”, que se propõem solucionar tais problemas, o fazem através de um constante processo de destruição e reconstrução destas áreas.

Tal fenômeno responde a um processo que se impõe sobre todas as grandes cidades que dispõe de infraestruturas similares, mas que são obrigadas a apresentar-se de forma cada vez mais diferente das demais, já que competem entre si. Esta visão, segundo Magnani (2002), é parte essencial de um tipo de planejamento urbano conhecido por “conhecimento estratégico” e que, através de parcerias entre o público e o privado para a renovação urbana, estabelece uma nova dinâmica nas cidades e transforma cada vez mais seus lugares em lugares consumíveis, como a reconstrução e revitalização de prédios e espaços históricos antes degradados.

Este tipo de “solução”, conforme aponta Harvey (In: MARICATO, 2011: 174), além de contribuir para o processo de acumulação do capital, promove um fenômeno conhecido como

gentrification, que valoriza mercadologicamente através da especulação imobiliária áreas antes degradadas e “urbaniza”, termo que comumente carrega políticas de higienização, seus espaços através da substituição de seus usuais moradores e frequentadores por aqueles “desejados”.

Apesar da gama de problemas relacionados à valorização do deslocamento por automóvel ser cada vez mais abundante e perceptível, a dificuldade de sua superação demonstra as fortes e vastas raízes através das quais se instalou, apontando uma extensa rede de dependências científicas, políticas e econômicas que consolidaram em vários níveis a sociedade do consumo através de uma cultura automobilística.

Verificamos, ainda, a existência de uma relação direta entre a demanda por automóveis e os interesses e necessidades da indústria automobilística. Tal fenômeno, conforme nos apresenta Vasconcellos (2000), é reflexo de um projeto de desenvolvimento econômico específico que é implementado ao combinar a ideia já consolidada de utilidade do automóvel com os contextos urbanos, sociais e políticos, nos quais é apresentado como principal tecnologia de transporte. Vemos, desta forma, um processo de duas vias no qual o automóvel se transformou na melhor forma de locomoção na cidade porque esta passou a ser planejada para ele, lhe conferindo um alto valor de uso. Isto acaba se refletindo no compartilhamento de uma cultura do automóvel colocada em prática pelas políticas públicas de mobilidade e planejamento urbano, assim como pela consciência coletiva.

Outro fator determinante para a consolidação deste modelo de modernização urbana é o caráter ideológico presente nas políticas urbanas, apresentadas como racionais e neutras, geradas para o bem estar coletivo. Uma ideologia:

que procede de uma redução-extrapolação particularmente arbitrária e perigosa, se oferece como verdade total e dogma, utilizando meios terroristas. Leva ao urbanismo dos canos, da limpeza pública, dos medidores, que se pretende impor em nome da ciência e do rigor científico (LEFEBVRE, 2008: p. 49).

Com o apoio do Estado, a demanda pelos automóveis transformou a cultura do automóvel¹ em realidade, tornando-se cada vez mais forte graças a condições sociais e políticas específicas que moldaram o espaço e a oferta por transporte. Assim, conforme salienta Vasconcellos (2000), as políticas de transporte e trânsito demarcaram ainda mais as diferenças entre aqueles com e sem transporte individual motorizado através da garantia de formas adequadas de circulação ao último. Segundo o autor,

a combinação entre a reorganização do espaço e o uso crescente do transporte individual representa a implementação vitoriosa de um claro projeto político e econômico: *a construção da cidade da classe média*, como um novo espaço capaz de acomodar eficientemente seu novo papel econômico dentro da modernização capitalista, ao mesmo tempo em que as classes trabalhadoras permaneceram sujeitas a más condições de transporte (VASCONCELLOS, 2000: p. 59).

As políticas urbanistas que consolidaram este processo, segundo Lefebvre (2008), culminaram na mercantilização das relações sociais através da redução da vida urbana a uma rede de circulação de veículos e mercadorias, orientada pelo consumo.

Assim, a cidade é planejada por técnicos especialistas em arquitetura e urbanismo que apenas reproduzem uma ideologia desenvolvimentista ampla. Devido à sua formação disciplinar e fechada em dogmas técnicos distantes da percepção do caráter

¹ O termo “cultura do automóvel” é um termo nativo. No livro *Apocalipse Motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído* (LUDD, 2005), o termo faz referência a uma série de processos que conferiram ao automóvel o status de melhor veículo de locomoção e de bem de consumo mais desejado e valorizado pela sociedade moderna. A proliferação desta perspectiva a quase todos os segmentos sociais, como o Estado, o mercado, a ciência e a própria sociedade civil, transformou o automóvel em uma “verdade absoluta” pela qual todos os indivíduos e cidades tiveram que se adaptar e priorizar. A ideia de cultura passa pela generalização deste processo de internalização destes valores à grande maioria de indivíduos.

social de tais projetos, a cidade se transforma num símbolo da sociedade liberal, progressista, mercantilista, materialista, individualista, excludente e padronizada. Características estas presentes na construção social das ciências que a colocam em prática, saberes fragmentados e instrumentais que, conforme denomina Bourdieu, apenas reproduzem o senso comum através de um senso comum duto.

Para Lefebvre, este tipo de urbanismo culminou na socialização dos signos da vida urbana ao consumo, através da publicidade, da moda e do estetismo. Logo, o direito à apropriação da cidade passa cada vez mais dos indivíduos em geral para o Estado, resultando em sua institucionalização, em detrimento da originalidade e do direito à livre intervenção.

Conforme aponta Maricato, a implantação do automóvel se dá inicialmente pela produção de veículos, mas se expande através de uma série de obras governamentais de infraestrutura em prol de sua circulação. Uma política energética que atrela seu crescimento econômico à produção, consumo e dependência do petróleo. Como vimos, através do fordismo e da expansão do processo de reconstrução urbana, de produção, mercado e consumo disseminado pelos EUA com o automóvel, a instalação da cultura do automóvel envolve um projeto imperialista de expansão transfronteiriço de mercados e modos de vida. Neste sentido, a conquista da capacidade de “exploração, refinamento e comercialização do petróleo” (MARICATO, 2011: p.176) e suas extensas redes de distribuição se tornaram fonte significativa de disputa de poder, aproximando o aspecto militar a formas de crescimento econômico e reprodução social, tornando esta dependente do sucesso no mercado petrolífero.

Se no Toyotismo era o consumo quem determinava a produção, no modo de produção capitalista, segundo Marx (MARICATO, 2011: p.176), se dá o inverso. Maricato explica de forma clara a correlação entre este processo de produção e consumo e a importância da participação da propaganda neste contexto de consolidação da cultura do automóvel no projeto moderno e capitalista de estruturação do espaço urbano e do condicionamento de suas formas de vida. Segundo a autora,

É preciso consumir para alimentar a produção ou mais especificamente, a acumulação. É preciso, portanto, criar a

necessidade do consumo. Produção pela produção e consumo pelo consumo. Uma vasta máquina de propaganda acompanha a indústria do automóvel. A construção de toda uma cultura e um universo simbólico relacionados à ideologia do automóvel ocupa cada poro da existência urbana. Como já admitimos, o rumo tomado pelo crescimento das cidades impõe a necessidade do automóvel, mas, como qualquer outro produto de consumo industrial, e mais do que qualquer outro, ele não escapa ao fetichismo da mercadoria. Ao comprar um automóvel, o consumidor adquire não apenas um meio para se locomover, mas também masculinidade, potência, aventura, poder, segurança, velocidade, charme, entre outros atributos”. (MARICATO, 2011: p. 176 e 177)

São vários os motivos que culminaram na supervalorização do automóvel em nosso tempo. Longe de ser apenas um meio de locomoção, a valorização do automóvel é possível graças a seu rico conteúdo simbólico. Conforme apresenta Vasconcelos (2000), há quatro visões convencionais que justificam a escolha de um indivíduo por um “carro”: a antropológica, que o apresenta enquanto símbolo de poder, status, riqueza e prestígio social, conforme apresenta Roberto DaMatta em seu recente livro²; a política, que relaciona o automóvel a um símbolo de liberdade e privacidade, traz a sensação de circulação livre e desimpedida no espaço através de velocidade e agilidade, assim como o uso privado do espaço público; a psicológica, que liga a escolha por um veículo à confiança e prazer pessoal estético; e a visão econômica ou utilitária, na qual a escolha é feita baseada numa comparação racional entre os custos e benefícios em relação às demais oportunidades de consumo. Destas quatro visões, o marketing costumeiramente trabalha com as três primeiras, o que alimenta o uso do automóvel enquanto uso cultural e ideológico.

²DAMATTA, R. *Fé em Deus e Pé na tabua: como e por que o trânsito enlouquece no Brasil*. Rio de Janeiro, Rocco: 2010

URBANIZAÇÃO DAS CIDADES BRASILEIRAS

Em países periféricos, como o Brasil, a implantação do automóvel aprofundou relações de dependência não equilibradas e que não se restringem ao aspecto econômico, mas que sucederam a partir da imposição de valores de países hegemônicos através, principalmente, da força e da cultura, com a justificativa de uma expansão de mercados. Esta política se deu através da importação de modelos de cidade orientados pelo viés automobilístico e da implantação de complexos industriais que se instalaram através de incentivos fiscais e facilidades legais diversas por parte de cidades que os disputavam entre si com vistas à quantidade de empregos e o fortalecimento econômico que estes gerariam através do aumento do poder de compra de seus cidadãos. Esta relação de dominação se estendeu, conforme aponta Maricato, ao campo da produção de ideias, das bases nas quais se assentam o desenvolvimento da ciência e da cultura, assim como as finalidades e métodos pelos quais se justificam as tecnologias desenvolvidas, os vieses e prioridades definidas por políticas públicas e a que tipos de necessidades sociais, reais ou criadas, estas são direcionadas. É neste contexto que, segundo a autora, necessidades básicas como esgoto, saneamento e habitação segura foram relegadas a segundo plano em prol do incentivo ao consumo de eletrodomésticos, eletrônicos e automóveis. Um quadro que aponta, através de prioridades políticas, o incentivo a um tipo de industrialização baseada em demandas oriundas do interesse capitalista de expansão internacional, e não em necessidades básicas de valorização do mercado interno e de interesse comum da população (MARICATO, 2011).

Este contexto de intensificação da globalização e de um crescimento econômico guiado cada vez mais por políticas neoliberais paralelas à redução dos investimentos públicos de cunho social, segundo Maricato, propiciou um cenário de convivência ambígua entre produtos e tecnologias de ponta com condições atrasadas de vida, culminando numa série de problemas urbanos como o aumento da violência, da população moradora de favelas e de rua, habitações irregulares, desemprego, entre outros. É o que a autora denomina “capitalismo ornintorrínquico”, este capitalismo periférico que produz a

convivência de bens de consumo de tecnologia avançada com a precariedade de serviços básicos como saúde e habitação.

A implantação destas diretrizes economicistas a uma classe política arraigada de problemas históricos e culturais como o clientelismo e o patrimonialismo trouxeram problemas específicos ao processo de urbanização brasileiro, cujas características remontam sua história social e cultural, desde o período de colonização. Estas especificidades históricas reverberam na gestão urbana, onde é clara a falta de conexão entre os interesses e práticas relacionados à produção do conhecimento teórico, técnico e legislativo sobre o espaço urbano e sua aplicação na forma de políticas públicas. Maricato aponta que o processo de urbanização brasileiro esteve sempre marcado por uma relação de dependência e subordinação frente a interesses econômicos de países hegemônicos, somando-se, ainda, a uma série de características de sua formação social que dificultam a solução de problemas urbanos.

A herança escravocrata e o desprestígio do trabalho, o patriarcalismo e a condição inferiorizada da mulher, o patrimonialismo e a privatização da esfera pública, o personalismo e a rejeição às relações impessoais e profissionais, o clientelismo e a universalização da política do favor contrariamente ao reconhecimento dos direitos, a tradição autoritária negando a cidadania, estão presentes em cada m² da cidade periférica. (MARICATO, 2011: p.131).

Segundo a autora, o início do século XXI nas grandes cidades do Brasil, apesar da consolidação da sociedade capitalista e de vasta legislação acerca do uso e ocupação do solo, foi marcado fortemente pelo clientelismo e pela ilegalidade. Mesmo a conquista de significativa legislação urbanística, como o Estatuto da Cidade, encontra dificuldade de execução, pois esbarra na dependência de uma impessoalidade e racionalidade essenciais para sua efetividade, já que sua execução passa, ainda, por uma série de relações ilegais de favor e poder que, somados a um excesso de burocracia, acabam institucionalizando as formas usuais de ação nas cidades.

A questão do transporte, pensada por Maricato como ponto essencial onde se manifestam as discrepâncias do uso e usufruto do espaço urbano, ganha destaque especial em sua análise sobre os problemas e políticas urbanísticas. Segundo a autora, as soluções no transporte público, por atender a maioria da população, devem estar no centro de projetos de ocupação dos espaços urbanos. Ainda assim, esta questão é constantemente ignorada por urbanistas e projetistas, cujas estratégias embasam o direcionamento dos orçamentos públicos em privilégio de investimentos que tem como fim o favorecimento das estruturas viárias de locomoção por automóvel, realizado por uma minoria, enquanto se reproduzem problemas relacionados à urbanização de periferias e bairros pobres. Sua falta de estrutura básica é utilizada constantemente como fonte de dependência política e clientelismo e traduz, frequentemente, a ideia de urbanização em obras de asfaltamento precário.

Outro contraponto do compartilhamento da ideologia automobilística pelos técnicos urbanistas, pelo Estado e, consequentemente, pela sociedade civil, além da desvalorização do transporte público coletivo, é a deslegitimação de formas não motorizadas de locomoção. Conforme nos apresenta Vasconcelos (2000) ao analisar a situação do transporte público *versus* transporte privado e do trânsito nos países ditos “em desenvolvimento”, os investimentos e a estrutura dedicados a pedestres e ciclistas, assim como seu espaço de mobilidade, são poucos e precários. No que se refere aos ciclistas, o principal problema encontrado é o ambiente hostil no trânsito, já que com a ausência de ciclovias e ciclo faixas, são obrigados a compartilhar as ruas com os carros. O motorista, por seu lado, e aí mais uma vez se percebe a presença da cultura do automóvel, vê os ciclistas como obstáculos ao seu caminho, como indivíduos que não deveriam estar ali, o que torna a relação carro *versus* bicicleta uma disputa na qual as vítimas são frequentemente os ciclistas.

Para Erving Goffman (FRESHE, 2008), os comportamentos individuais ou coletivos num espaço são “signos de posições sociais”, status, que são utilizados também como recursos de localização social dos indivíduos. Isso é facilmente perceptível na forma como se dá o cumprimento das regras de trânsito. Para Roberto DaMatta (2010), temos um espaço legalmente igualitário, mas com motoristas que não internalizaram esta igualdade. Temos direitos iguais, mas

diferenças de posições hierárquicas no trânsito. Há, portanto, um retorno da hierarquia social com o automóvel³. Dentro dele, temos a percepção das individualidades no trânsito pelo viés negativo, que afasta, pela agressividade, posições sociais.

Segundo estatísticas retiradas da *National Toxicology Program* (2009) e apresentadas por Maricato (2011), sobre os seis maiores centros urbanos do Brasil, 44% das viagens são feitas a pé, 29% por transporte público e apenas 9% por automóvel. Segundo informações da mesma autora, 37 milhões de brasileiros não possuíam acesso ao transporte público por falta de recursos no ano de 2005 sendo que, no espaço de 10 anos entre o fim dos anos 1990 e 2008, o transporte público perdeu 30% de seus usuários. A correlação entre acessibilidade e classe social se torna ainda mais clara quando a autora demonstra que nos extratos mais baixos os gastos com transporte representam 26% da renda familiar, enquanto que este custo representa apenas 10% nos extratos mais altos. Apesar de estes dados apontarem que uma parte significativa da população está simplesmente isolada do restante da cidade, o direcionamento automobilístico continua determinando projetos urbanísticos e investimentos de promoção da mobilidade urbana.

A CIDADE E O CONSUMO

Assim, apoiando-nos nos questionamentos e apontamentos realizados por Maricato sobre as raízes, implantação e consequências do processo de inserção do automóvel na vida urbana, torna-se mais fácil perceber que a instalação de um modelo de organização e vida social em torno do automóvel está ligada a um complexo e extenso processo de instalação cultural realizado por agente diversos, como a ciência, a política, a economia, a arte, meios de comunicação e propaganda, guiados

³ Nesta mesma obra, Roberto DaMatta demonstra que as diferenças hierárquicas nitidamente expressas no trânsito na época das carruagens foram quase eliminadas com a implantação dos bondes. Nestes, os indivíduos de diferentes classes compartilhavam das mesmas condições de locomoção e, conseqüentemente, de apropriação do tempo e espaço, segurança e conforto em suas viagens diárias. Entretanto, com a implantação do automóvel, os meios de locomoção voltaram a simbolizar status e distinção de classe.

por perspectivas e interesses específicos sobre a coisa pública e a vida urbana. Esta rede complexa de interdependência e desequilíbrio aponta cada vez mais os custos de indústrias e infraestruturas direcionadas ao automóvel e inserem novas considerações sobre a busca e as possibilidades de inserção de alternativas energéticas, ao meio ambiente, à saúde dos moradores do espaço urbano, aos empecilhos da mobilidade e ocupação da cidade em benefício direto de sua maioria.

Este contexto aponta uma relação interdependente entre os tipos de mobilidade disponíveis e incentivadas pelo poder público, as possibilidades de ocupação, usufruto e deslocamento na cidade e sua interferência direta no tipo de sociabilidade e interação que este espaço promove, estimulando algumas e marginalizando outras. Usos não produtivos ou que não envolvam consumo estão cada vez mais restritos, inclusive em suas possibilidades de socialização e formas de lazer. São cada vez mais dependentes das possibilidades disponíveis de deslocamento e ao poder de compra, trazendo à tona discussões acerca do real sentido e função do espaço público nas grandes cidades, principalmente em sua diversidade de formas de vida.

Segundo Sennet (2009), a cidade é um espaço humano onde estranhos tem condições de se encontrar em eventos sem passado nem futuro, manifestando suas diferenças através de expressões corporais, estéticas e da linguagem. A cidade disponibiliza espaços compartilhados por pessoas que, pra além de sentimentos íntimos e angústias pessoais, expressam-se enquanto pessoas públicas. É um bem comum que para ser compartilhado não pode se exaurir apenas de iniciativas e desejos individuais, mas ser vivido enquanto engajamento e participação num processo em que as formas de expressão e manifestação do 'Eu' somente tem sentido se em relação direta com um envolvimento público e coletivo, que tem como sentido de ser o convívio e a aproximação da diferença.

Como exemplo, Bauman (2001) aponta dois tipos de espaços considerados públicos, mas não civis, pois não promovem este entrelaçamento de individualidades: a praça e os espaços de consumo. A primeira costumeiramente se mostra um espaço monótono, enorme e vazio, com uma disposição de bancos e árvores que não promovem o convívio nem a permanência, sendo ocupados apenas momentaneamente por transeuntes que a utilizam como local de passagem em horários

de mais ou menos fluxo comercial, como caminho entre a chegada e a partida de locais de trabalho, quando novamente se esvazia, ou como espaço de descanso, entre deslocamentos. A segunda categoria transforma o habitante em consumidor e compreende uma série de espaços estruturados para que um número grande de pessoas o compartilhe, mas sem nenhuma interação social real. São espaços que, segundo Bauman, dão aos indivíduos um sentimento de identificação mútua que se baseia apenas em uma similaridade de ações individuais que tem como princípio justamente a garantia da ausência de relação com estranhos, pois encorajam ações individuais, mas não a interação. São espaços protegidos contra aqueles que violam essas regras, promovendo ações individuais que se dão apenas de forma subjetiva, apesar de ocorrerem de forma coletiva.

Segundo Magnani (2002), a cultura urbana tem se tornado um compêndio de espaços e equipamentos públicos degradados e sofrido um processo crescente de privatização da vida coletiva, culminando no afastamento dos indivíduos entre si, já que estão cada vez mais confinados em espaços restritos e privados.

Refletindo sobre os usos compreendidos pelas concepções do espaço urbano, Bauman (op. cit) argumenta a respeito das diferentes formas como é concebida a interação nas cidades contemporâneas, utilizando-se como exemplos comparativos os lugares de consumo, como shoppings, cafés, restaurantes etc., e o carnaval. Para o autor, os primeiros estimulam um tipo de ocupação do espaço que desvincula o estar na cidade da sensação de fazer parte dela. Fechados em si mesmos, auto-cercados e protegidos da mistura, estes espaços oferecem o que nenhuma “realidade real” pode oferecer, segundo o autor: um equilíbrio “perfeito” entre o que se considera liberdade e segurança, baseado na ausência da diferença, onde todos são semelhantes e, portanto, predomina uma convivência, não necessariamente uma relação, não problemática, já que vivida por comuns. O carnaval, por outro lado, aponta para um tipo de deslocamento no tempo, à possibilidade de uma vida fora da rotina, onde a convivência é estimulada a partir de interação direta, sem intermédio de códigos de mercado. Possui um sentido de ser e estar que parte da interação com o Outro, diferente e desconhecido. Uma condição que permite a existência de um contexto onde toda a diversidade que compõe as formas de vida na cidade compartilha de uma forma de interação que, mais do que libertação de desejos e

comportamentos reprimidos, indica que outro lado da convivência, além do comum, existe e é possível.

Bauman (2001) lança mão do que Sennet (2009) considera o “mito da solidariedade comunitária” para refletir justamente sobre estes espaços dotados de sentido de unidade e segurança que acabam promovendo uma relação esquizofrênica entre o sentimento de pertencimento e representação de si dentro de um coletivo e a reprodução de uma dificuldade em conceber a relação com o outro como parte deste coletivo, onde a unidade do ser deve se refletir na unidade do coletivo. Para Sennet, espaços de consumo coletivo construídos, como os *shopping centers*, reproduzem uma ideia de comunidade purificada, onde não se concebe o sentimento da diferença e evita-se o conflito inerente sobre si e o outro que relações públicas proporcionam. Tais espaços reproduzem uma “realidade” artificial e idealizada que carrega um sentido de coletivo, já que este espaço é dividido por centenas de pessoas que não se tocam ou relacionam fora dos códigos comerciais, permitindo aos indivíduos um “estar” dentro de uma comunidade de crentes em sintonia de meios e fins.

Bauman reflete sobre estes espaços de consumo a partir de perspectivas que apontam uma dificuldade latente no que se refere ao convívio da diversidade como sentido de ser do espaço urbano e da vida pública. Ele caracteriza tais espaços de consumo através de formas específicas de concepção e percepção da ideia de espaço público. São fágicos, de absorção da diferença e opressão desta a um padrão comportamental e identitário homogêneo, e são êmicos, pois não estimulam a interação social e o contato físico. Tais usos reproduzem uma lógica de exclusão e relegam sua funcionalidade e ocupação a um simples ir e vir esporádico de acordo com os fluxos de deslocamento profissional ou comercial, segundo o autor, enfrentando a mesma dificuldade de lidar com a interação com o Outro, com a diversidade. Este cenário indica, ainda, a relação direta entre a propagação da concepção do que seja o próprio espaço urbano e as formas como se dão as interações nele com perspectivas estimuladas e reproduzidas (com o suporte de políticas públicas) pelos inúmeros veículos de comunicação e reprodução social sobre suas funcionalidades, formas de agrupamento, padrões comportamentais e sentimento de pertencimento a um todo diverso, mas cuja condição de existência se baseia no isolamento,

na distância física, social e cultural. Sobre os espaços fágicos e êmicos apresentados por Bauman:

Ambos – cada uma à sua maneira – respondem ao mesmo desafio: a tarefa de enfrentar a chance de encontrar estranhos, característica constitutiva da vida urbana. Enfrentar essa possibilidade é uma tarefa que requer medidas “assistidas pelo poder” se os hábitos de civilidade estiverem ausentes ou forem pouco desenvolvidos e não profundamente enraizados. Os dois tipos de espaços urbanos “públicos-mas-não-civis” derivam da evidente falta de habilidades da civilidade; ambos lidam com as consequências potencialmente prejudiciais dessa falta não pela promoção do estudo e aquisição de habilidades que faltam, mas tornando sua posse irrelevante e desnecessária para a prática da arte do viver urbano. (BAUMAN, 2001: p. 119)

A ideia de espaços urbanos “públicos-mas-não-civis” faz consonância ao conceito de não-lugar, de Marc Augé (1994). Ambas as perspectivas tratam de lugares ostensivamente públicos, mas claramente não-civis e que desestimulam as possibilidades de estabelecer-se. Não-lugares são espaços que concebem a presença de estranhos, desde que esta se dê num contexto de passagem, esforçando-se para que esta presença ocorra de forma meramente física e codificada socialmente, para que as diferenças subjetivas de seus transeuntes sejam eliminadas através de uma série de signos que promovem padrões fixos e identificáveis de conduta, sem qualquer manifestação identitária, relacional ou histórica. São espaços, portanto, onde as diferenças não se negociam (BAUMAN, 2001).

Conforme identifica Bauman, as perspectivas vigentes de concepção dos lugares públicos seguem uma lógica que trata a eliminação do estranho e da diferença como estratégia mais atraente e segura para que sua presença seja neutralizada. Tal fato manifesta-se, segundo o autor, na ausência de discursos políticos que tratem de questões públicas. Ao contrário, a política ganhou status de espetáculo onde prioridades relacionadas à identidade prevalecem sobre interesses públicos, onde o que se é tem

prioridade sobre o que se faz, onde o sentido de comunidade gira em torno da homogeneização e da reprodução de fronteiras e distâncias em relação ao Outro.

Tal patologia no espaço urbano se reflete também numa patologia do político, onde a capacidade e os espaços de diálogo e negociação são cada vez mais precários, assim como o próprio engajamento em torno de iniciativas que promovam aspectos democratizantes, inclusivos e socializadores (BAUMAN, 2001).

Para Harvey (2011), estas novas configurações do capital, suas formas de produção material e de reprodução social, agregaram à vida dos indivíduos uma “insegurança perpétua”, colocando o “valor em movimento” através da circulação em torno do capital e sua incansável e eterna busca por novas formas de gerar lucros.

Em consonância, segundo Simmel (2005), os maiores problemas da vida moderna tem origem na pretensão do indivíduo de resguardar sua autonomia e a sua existência peculiar frente às “prepotências da sociedade”, sua herança histórica, cultural e a presença cada vez mais constante da técnica em sua vida. Busca-se, portanto, resistir a ser nivelado e desgastado por mecanismos técnico-sociais. Este comportamento de reserva frente a constante equivalência das coisas pelo dinheiro tornou as cidades o cenário perfeito da existência do comportamento *blasé*. A intensificação quantitativa dos estímulos da cidade exerce efeito contrário em seus cidadãos que, ao perceberem a impossibilidade de responderem a todos eles, comportam-se com reserva e renúncia. Entretanto, “a autoconservação de certas naturezas, à custa de desvalorizar todo o mundo objetivo, acaba então, inevitavelmente, por rebaixar a própria personalidade a um sentimento de igual desvalorização” (SIMMEL, 2005, p. 10). Segundo o autor, este tipo de comportamento é resultado da crescente divisão do trabalho, pois exige dos indivíduos atividades cada vez mais unilaterais e extremas, de forma que sua personalidade tende a atrofiar-se, já que se comporta conferindo respostas a estímulos, ao invés de criar, empobrecendo possibilidades de autonomia e empoderamento frente uma cultura que estimula a ação passiva de escolher frente à cultura objetiva.

O processo intenso de especialização e a mercantilização das cidades, conforme já foi dito, excluiu os cidadãos de seu processo de organização e construção, aumentando cada vez mais as barreiras para uma relação mais íntima do indivíduo com a

cidade. Gradualmente, as espiritualidades e valores são transferidos da vida subjetiva para uma puramente objetiva. Percebemos então o aniquilamento da individualidade e da subjetividade numa cidade que se organiza de forma objetiva e assim determina os comportamentos de forma condicionada e mecânica.

A CIDADE E O PÓS-MODERNISMO: POLÍTICA E CONSUMO

A consolidação política, econômica, urbanística e cultura do automóvel passou por transformações de inúmeras ordens desde o período pós-guerra até o momento. Elas respondem à constante necessidade de renovação da capacidade adaptativa do capitalismo no processo de reprodução social e reverbera na própria modernidade. É neste contexto que o neoliberalismo despontou como uma proposta ideológica e estruturada de forma firme e vitoriosa, a ponto de ser aceita, pelo senso comum, como uma evolução natural do capitalismo.

Preocupado com os câmbios acerca da correlação entre perspectivas de tempo e espaço e as elucubrações teóricas que giram em torno de processos sócio-históricos caracterizados como modernos e pós-modernos, Harvey (2011) contribui sobremaneira para a reflexão sobre a proximidade dos argumentos que apontam a ascensão de uma cultura pós-moderna como uma transformação superficial da modernidade e, conseqüentemente, do capitalismo, e do potencial que alguns movimentos sociais característicos deste período possuem de transformação destas bases.

O movimento cicloativista de Curitiba, tomado aqui como referencial empírico de análise desta questão, e suas variações ao longo dos anos, expressam este cenário, principalmente porque visa transformar um âmbito essencial de consolidação da modernidade, suas transformações no processo de produção, consumo, deslocamento e organização espacial das cidades: a dimensão espaço-tempo. Os meios através dos quais a valorização da bicicleta enquanto alternativa para a solução dos problemas de mobilidade urbana e as transformações nos tipos de ação, estratégia e perfil político no movimento cicloativista mais do que apontarem uma nova diretriz social indicam uma

adaptação histórica baseada em uma transformação cultural estética.

A experiência do espaço e do tempo como um vínculo mediador singularmente importante entre o dinamismo do desenvolvimento histórico-geográfico do capitalismo e complexos processos de produção cultural e transformação ideológica. (HARVEY, 2011: p. 9)

Neste sentido, o pós-modernismo emerge como uma fase desestabilizadora do desenvolvimento econômico, político e cultural que, tomando a “destruição criativa” como solução para a intensificação da produção e do consumo, coloca a utilização de seu principal símbolo, o automóvel, em xeque.

Atualmente, com os avanços tecnológicos nas possibilidades de locomoção espacial (reduzindo à dias distâncias que antes eram percorridas em meses) e a expansão nas tecnologias de comunicação e transição do capital e de mercadorias, o tempo passou a ser compreendido e apropriado de forma instantânea. Em termos de liberdade, exploração e dominação de classe, pouco se alterou desde o fordismo até o capitalismo flexível e a instantaneidade do tempo. Mas, no que tange os estímulos ao consumo, a busca e compreensão das incertezas e sua “satisfação” foram materializadas instantaneamente através dele, ou seja, o capitalismo acelerou o consumo.

Segundo Bauman (2001), o processo de intensificação do consumo, que teve início com o fordismo e a materialização, em forma de bens, da realização e superação de necessidades num contexto de crise intensa com relação às perspectivas de vida no mundo, principalmente na Europa pós-guerra, se articulou e adaptou constantemente aos contextos histórico-culturais que representam a transição de um modo de reprodução social modernista para um pós-modernista, através das mutações no processo de acumulação capitalista. Para o autor, hoje o consumo, enquanto estratégia de mercado e comportamento social, não se baseia apenas na satisfação de necessidades, sejam elas reais ou construídas, e transcende sua motivação por identificação, segurança ou adequação individual aos rumos da vida em

sociedade. A instalação do consumo enquanto ferramenta de superação de necessidades fixas e inflexíveis, na modernidade, passou a dividir espaço com uma motivação guiada pelo desejo, mais efêmero e caprichoso, que não precisa de causa e está fadado a permanecer insaciável. Entretanto, é cada mais difícil ao capitalismo despertar desejos nos consumidores e direcioná-los a comportamentos que interessam ao mercado. Por isso, segundo o autor, a própria produção de consumidores já é responsável por consideráveis custos de produção, algo que tende a aumentar com a competição.

Dá-se início, então, a uma guinada que busca intensificar o consumo não, apenas, pela regulação do desejo, mas pela “liberação de fantasias desejosas”. Apesar de, a partir do desejo, o consumo ter se consolidado pela auto-expressão através da posse, tal estímulo ainda assim mostrou potencial limitado de suprir a necessidade capitalista de expansão cada vez maior do consumo como forma de expressão dos indivíduos em seus mais diversos níveis e formas de vida. O ‘querer’, neste contexto, trouxe o vício do consumo ao seu estado mais prático, aproximando sentidos fantasiados e imaginados do “principio de realidade” por ser imediatista e espontâneo. Tornou-se o consumo, expressão e materialização das mais variadas formas de vontade expressas no cotidiano da vida de um indivíduo.

Na sociedade de consumo, as possibilidades de liberdade individual e da construção de identidades se manifestam na prática das compras, onde identidades únicas são construídas pela mesma gama de símbolos e sentidos materializados nas prateleiras. Como a identidade está nas coisas, é através delas que ela é construída. Conforme aponta o autor de *Modernidade Líquida*, no Capitalismo as pessoas é que foram entregues aos bens, e não o contrário, manifestando-se no controle das vidas humanas não mais como uma força externa e coercitiva, mas sob o disfarce sedutor do livre-arbítrio.

Similar ao contexto de colagens de signos e sentidos exposto por Harvey como característica própria do pós-modernismo, Bauman aponta que verdades subjetivas e narrativas pessoais são construídas e representadas de uma forma supostamente autêntica, quando, de fato, bebem de uma retórica pública maciçamente vinculada por meios de comunicação.

A partir de Baudrillard (1995a; 1995b) pode-se pensar a *sociedade do automóvel* como *sociedade do consumo*, na qual o

consumo é pensado como um sistema de valor troca-signo, através de uma lógica de diferenciação-personalização. Neste sentido, conforme Liberato (1996), o valor de uso das mercadorias desempenha apenas o papel de álibi, pois, antes de um objeto-utensílio, elas são objetos-signo. Se colocarmos os usos simbólicos costumeiramente atrelados ao automóvel e bicicleta, percebemos que, conforme aponta Illich (1974), enquanto o automóvel fortaleceu a relação entre tempo, velocidade e dinheiro, um tipo de racionalidade individual, a bicicleta atenta para uma racionalidade social (ou socialista). Uma tecnologia com potencial alternativo para um modelo alternativo de sociedade. Neste sentido, muitos dos movimentos que questionavam o automóvel o fizeram e fazem também a respeito da ordem social em que este aparece e utilizando a bicicleta como símbolo desta alternatividade.

O espaço urbano, cenário e personagem deste processo, expressou o projeto racionalista, funcional e técnico da modernidade, delegando o direito de sua intervenção a especialistas, projetando formas de locomoção, desenhando vias rápidas funcionais, discriminando assim a disposição espacial e temporal dos deslocamentos, ocupações e relações sociais na cidade. Se, como afirma Harvey, o pós-modernismo é um tipo de afastamento ou recusa deste modelo de ordenamento social ideal e padronizado, a recente valorização da locomoção através da bicicleta pode ser pensada como um dos signos deste processo de oposição, ao destacar a incompatibilidade de seu devir totalizante e homogeneizador frente um contexto de valorização da pluralidade de formas de vida contemporâneas.

O pós-modernismo surge como uma crítica ao modelo totalizante, tecnicista, funcional e univalente da modernidade, pela afirmação de formas alternativas de vivência, da pluralidade de percepções e expressões. Ele permitiu o avanço do capitalismo através da colagem de signos e símbolos, quebrando funções e contextualizações deterministas e incentivando a constante reconfiguração de sentidos. No campo das artes, significou a libertação nas/das obras de seu sentido original, já que este ganha vida própria a partir do contato com o público, nos contextos em que são observados. A partir daí, os contextos e apropriações surgidos estão ligados ao sentido original apenas por um fragmento de história. Da mesma forma que a modernidade se vinculou com a universalização da produção em massa e do

consumo de bens, sendo veiculada, através do automóvel, como sinônimo de liberdade, individualismo e progresso, algumas características do movimento contracultural permitiram que o pós-modernismo se expressasse de forma mais contundente na economia, trazendo como consequência, desta vez, a expansão do neoliberalismo e, hoje, do empreendedorismo.

A rápida expansão da capacidade de consumo de bens na modernidade visava atender a uma necessidade latente na população mundial vitimizada e frustrada com as possibilidades de vida desenhadas no período entre-guerras e, principalmente, posteriormente. O consumo destes bens duráveis significava, principalmente para as populações urbanas que tiveram suas cidades devastadas pela guerra, a consolidação do progresso e da ascensão social. Este fenômeno gerou o fortalecimento, expansão e consolidação de um determinismo econômico, tecnocrata e totalizante tão amplo que permitiu o surgimento de movimentos contraculturais e antimodernistas de proporções também globais.

A crítica da contracultura às metanarrativas e à impossibilidade de se compreender através delas a caótica vida moderna, em especial as dinâmicas do espaço urbano, se reflete na crítica ao saber racional e especializado que destoa de propostas e perspectivas mais holísticas de cidade que, se aproximam do conceito foucaultiano de heterotopia, um ambiente onde uma série de espaços estão justapostos ou superpostos uns aos outros.

Ao mesmo tempo, tal crítica embasa uma série de argumentos presentes nas críticas realizadas por uma série de movimentos sociais que emergiram dos problemas surgidos deste modelo urbanístico. O movimento cicloativista de Curitiba, por exemplo, na mesma linha das críticas apresentadas por Jane Jacobs (2000), desde suas primeiras intervenções políticas volta-se contra a exclusividade na intervenção da cidade por parte do Estado e de técnicos urbanistas que possuem uma experiência particular de vivência neste espaço, presos às maquetes e projeções técnicas, abstratas e funcionais apenas num nível econômico e ideológico da cultura do automóvel. O apelo à campanhas de humanização da cidade e ao direito autônomo e intrínseco de todo cidadão de intervir sobre ela passa por esse apelo à diferentes formas de percepção, relação e conhecimento sobre a cidade e à crítica à razão instrumental, simbolizada na figura dos urbanistas e do Estado e suas políticas pró-automóvel.

A crítica do pós-modernismo a metanarrativas, portanto, principalmente com relação à autolegitimação do conhecimento científico e às consequências negativas deste processo nas possibilidades de intervenção e vida na cidade, pode ser visualizada a partir da incredulidade de sua eficiência através da expressão deste tipo de movimento, que defende a autenticidade de outras vozes e mundos.

Entretanto, o fracasso do movimento contracultural em combater um modo de vida ligado ao consumo e suas formas de produção e vida nas cidades, com valores homogeneizadores disfarçados de liberdade e independência, propiciou, segundo Harvey (2011), o surgimento do pós-modernismo enquanto crítica politicamente frágil.

CAPÍTULO 2 - BICICLETA: SEU USO HISTÓRICO E POLÍTICO NA MODERNIDADE

A MODERNIDADE CHEGA DE BICICLETA

André Schetino (2008) expõe os altos e baixos da presença da bicicleta na sociedade ocidental naquele período, vivenciando o avançar da modernidade e resistindo às mudanças constantes no status que lhe era vinculado. Conforme aponta o autor, andar de bicicleta se tornou prática cultural cujos sentidos, significados e usos sempre estiveram vinculados aos contextos socioeconômicos e culturais dos sujeitos que a utilizavam. Sua presença é marcante até os dias atuais, nas paisagens urbanas, graças ao avanço do ciclismo enquanto esporte e prática de lazer, aos inúmeros movimentos políticos que a elegeram como símbolo e ferramenta de transformação e ocupação do espaço urbano e, principalmente, ao se consolidar a quase um século como principal meio de transporte da classe trabalhadora.

A partir da metade do século XIX, Paris passou a receber inúmeras mudanças urbanas que visavam ajustar a cidade à perspectiva urbanística da modernidade capitalista e à necessária aceleração dos deslocamentos e do fluxo de mercadorias e trabalhadores. O surgimento da bicicleta trouxe consigo uma série de hábitos culturais e perspectivas que transformariam sobremaneira a relação espaço-tempo, atrelando, a partir de então, as possibilidades e os veículos de deslocamento a uma vasta gama de formas de manifestação e diferenciação social, marcas do projeto progressista moderno. De acordo com Eugen Weber (1989), na Paris de 1860, quando as possibilidades de mobilidade eram escassas, *la petit reine* emergia como símbolo excitante de progresso material e moral. De objeto de luxo, ela se tornou rapidamente acessível a camadas média e baixa, deu aos indivíduos a possibilidade de ultrapassar sua condição de bípede e permitiu a possibilidade de ascensão econômica e social através de um esporte popular, o ciclismo.

Em sua pesquisa, Schetino (2008) demonstra que a propagação do ciclismo abriu caminho para o gosto cultural pela velocidade, através de importantes provas de rua, como o *Tour de France*, e contribuiu para a adaptação da população urbana francesa e reorganização do espaço de suas cidades na adequação

aos novos costumes que se enraizavam e que carregavam o pensamento moderno e seus instrumentos, como a bicicleta, em cidades onde a modernidade e a bicicleta já se consolidavam de forma duradoura, como Paris, e outras tantas que acompanhariam esta corrente.

Schetino comenta que tais obras arquitetônicas e urbanísticas inspirariam, no início do século XX, as políticas de intervenção urbana da cidade do Rio de Janeiro, em meio a um crescente processo de afrancesamento da elite carioca, graças à riqueza produzida pelo café, tornando mais intenso o intercâmbio de práticas culturais e referências institucionais para sistema econômico em acelerada expansão. Entre os hábitos importados da *Belle Époque* francesa para o Brasil, segundo o autor, está o ciclismo, principalmente a partir da comercialização de bicicletas importadas de Paris nos anos 1890.

Para Schetino, a modernidade transforma a funcionalidade da cidade. Antes voltada para a circulação e defesa interna, agora outros elementos se somam à sua estrutura, marcando uma nova organização. Em Paris, o Barão de Haussmann estabeleceu reformas que inspirariam uma série de outras cidades, alargando suas ruas, interligando o subúrbio ao centro, melhorando o trânsito local e abrindo espaço para a chegada cada vez mais expressiva do automóvel, facilitando a circulação de mercadorias produzidas pelo crescente número de indústrias. Um processo que deu destaque ao trânsito e “resolveu” problemas relacionados ao saneamento e ao grande número de doenças nestes lugares através da destruição de habitações populares, desapropriações e outras políticas especulativas de exclusão espacial que colocavam os pobres e trabalhadores na periferia, liberando o centro para as altas classes, comércio e instituições governamentais. A bicicleta, neste contexto, exerce papel importante, pois se torna o principal meio de locomoção dos trabalhadores, que agora tinham mais distâncias a percorrer entre os subúrbios e as fábricas.

A este contexto se seguiu um crescente processo de reorganização dos costumes, já que o espaço físico das metrópoles havia mudado consideravelmente, com meios de locomoção cada vez mais rápidos, atrativos artísticos, o cinema e os esportes, uma combinação entre “costumes e práticas (...) que atingiu todos os níveis da experiência social” (SCHETINO, 2008: p. 37). Novidades que invadiram a vida de todos num curto espaço de tempo e expandiram o conflito entre o moderno e o

tradicional para além de inovações tecnológicas. Se colocou em xeque estilos de vida, desvalorizando saberes e costumes tradicionais, provocando um sentimento de insegurança permanente num cenário em que as mudanças eram constantes e estimuladas para que o progresso ocorresse.

Devido à série de novas experiências proporcionadas pela bicicleta, ela rapidamente se enraizou na cultura da Paris *Fin-de-Siècle*. Encontros passaram a ser realizados para celebrar a velocidade ao ar livre, aumentou o interesse por exercícios físicos e movimentos que fortaleciam o próprio corpo, excursões eram organizadas visando explorar caminhos desconhecidos no país. Ela também proporcionou um novo tipo de turismo, através de facilidades oferecidas a ciclistas por companhias ferroviárias, e o surgimento de mapas de estradas. Weber (1989) aponta que os primeiros guias da Michelin datam de 1900.

Com a invenção da bicicleta, a velocidade de deslocamento passou a significar vantagens econômicas àqueles que a possuísem, processo similar ao aumento das distâncias na cidade provocado pela popularização do automóvel após o fordismo. Weber (1989) nos auxilia a perceber que este processo de aumento das distâncias teve início, entretanto, com as bicicletas. O acesso de operários urbanos às bicicletas em 1914 contribuiu para que a população dos centros das cidades pudesse alcançar os subúrbios, onde a vida era mais barata e melhor⁴.

⁴ O grande evento que transformou de forma intensa a vida social de grandes cidades como Paris e Rio de Janeiro foi o Bonde elétrico. Conforme descreve Schetino (2008), os bondes elétricos deslocavam grande quantidade de pessoas com mais velocidade e a um preço acessível às massas. Segundo Roberto DaMatta (2010), as diferenças hierárquicas nitidamente expressas no trânsito na época das carruagens foram quase eliminadas com a implantação dos bondes. Nestes, os indivíduos de diferentes classes compartilhavam das mesmas condições de locomoção e, conseqüentemente, de apropriação do tempo e espaço, segurança e conforto em suas viagens diárias. Entretanto, com a implantação do automóvel, os meios de locomoção voltaram a simbolizar status e distinção de classe.

No Rio de Janeiro, enquanto o carro ainda figurava como bem de luxo das classes abastadas, o bonde permitiu uma expansão significativa da cidade, já que agora todos poderiam percorrer maiores distâncias. Ele promovia relações sociais, acesso rápido ao trabalho e ao lazer,

De maneira similar à expansão da cultura do automóvel pelo mundo, a popularização da bicicleta ocorreu a partir de uma série de iniciativas e projetos culturais, econômicos e sociais. Em Paris, este fenômeno a transformou em símbolo da identidade nacional. Graças ao aumento significativo de empresas de serviço ligadas a esta prática e do incentivo à sua produção em massa houve uma baixa significativa dos preços e disponibilidade de linhas de crédito para sua aquisição pelas classes baixas, ao mesmo tempo em que as fábricas estimulavam seus trabalhadores a irem de bicicleta ao trabalho.

No Rio de Janeiro, no mesmo período, a bicicleta ainda era sinônimo de status e diferenciação social, mesmo com disponibilidade de linhas de crédito para sua aquisição. As elites, nicho que compunha os ciclistas do período, passaram a reivindicar melhorias estruturais na cidade para que a bicicleta pudesse circular com mais facilidade, segurança e conforto, como expõe Schetino neste excerto retirado da edição de 2 de julho de 1893 do *Jornal do Brasil*:

(...) quão útil será quando a municipalidade compenetrada da importância e da necessidade do uso de bicycle resolver-se a conservar o calçamento das nossas ruas em estado ao menos de poder receber esse novo, elegante e rápido meio de condução, sem inutilizar as machinas, sem abalar pelos solavancos o organismo de quem delas fizer uso. (SCHETINO, 2008: p. 61)

Com a dificuldade de acesso às bicicletas pelas classes baixas e o crescente desejo da população carioca em poder desfrutar deste veículo, iniciativas como a de Luiz Rouanet permitiram que a bicicleta pudesse se tornar cada vez mais presente nas ruas da então capital do Brasil. O francês, que trabalhava como comerciante e mecânico de bicicletas, passou a alugá-las a baixo preço e a ensinar sua técnica àqueles que se interessavam pela prática. Como consequência, o número de ciclistas nas ruas da cidade aumentou significativamente,

integração de classes e era utilizado, ainda, como espaço de encontro, conversas e flertes. (SCHETINO, IDEM).

impulsionando, assim, a demanda por uma série de serviços e acessórios ligados à bicicleta. Neste período, apesar de ainda ser um meio de transporte elitista, já era possível encontrar à venda bicicletas usadas por preços acessíveis às classes menos abastadas.

Outro aspecto significativo para a popularização do uso da bicicleta é o caráter identitário, características culturais e históricas que fizeram com que a bicicleta se tornasse um símbolo nacional na França e não no Brasil. O esporte, em geral, constitui um destes aspectos, como é o caso do ciclismo. No contexto de surgimento da bicicleta, o esportista simbolizava um indivíduo em sintonia com o progresso e suas novidades. Como grande invenção daquele período, a bicicleta e o ciclismo se tornaram símbolos da modernidade. Na França, o ciclismo enquanto esporte foi abraçado pela população e vencedores de provas de estrada, como o tradicional Tour de France e a Paris-Brest, as preferidas dos franceses, ganhavam status de heróis nacionais. As provas de estrada estimularam, ainda, a prática de viagens de bicicleta, o cicloturismo:

Nessa época já se percebe a utilização de termos como *touring*, *entourage*, e *cicloturisme*, fazendo menção a esses aventureiros que viajavam pela Europa de bicicleta. O escritor e ciclista Édouard de Perrodil, por exemplo, registrava em livros suas viagens de bicicleta: de Paris a Madrid, de Paris a Viena e de Paris a Milão. Além de Perrodil, outros escritores, como Alfred Jarry e Pierre Giffard, faziam da bicicleta o personagem principal de suas histórias, contribuindo para a construção do imaginário francês sobre esse artefato. (SCHETINO, 2008: p. 84)

Na *Belle Époque* carioca, entretanto, o ciclismo enquanto esporte se restringiu apenas às classes altas e perdeu muito prestígio depois do surgimento do automóvel. Apesar disso, os clubes permaneceram ativos e tiveram papel importante para a popularização da bicicleta a nível cultural. Os Vélo-clubes realizavam viagens de bicicleta para cidades vizinhas do Rio de Janeiro e aos poucos ganharam mais espaço e visibilidade em

uma cidade nova que carregava o forte desejo de se tornar uma capital moderna. As ciclovias contribuíram, inclusive, para desmistificar a ideia de que a bicicleta deveria ser usada apenas em parques ou velódromos, ou seja, como artefatos de lazer, solidificando-se enquanto meio de transporte eficiente.

A construção da bicicleta como um mito, na França, passa por sua consolidação na identidade de seu povo, através da história. Tal fato sucedeu antes da II Guerra Mundial, durante os anos 1936 a 1938 que, segundo Marc Augé (2010), eram tempos de férias pagas, e as bicicletas invadiram as ruas e estradas da França. Se na França, mais que em outros lugares, a bicicleta se consolidou com tanta força, tal fato se deve, segundo o autor, à sua capacidade de ligar vida cotidiana (meio de transporte) e mito (ciclismo).

Os anos 1940, na França, foram tempos importantes para bicicleta. Numa sociedade em que os moldes socialistas ainda eram vistos com bons olhos, a bicicleta, então veículo predominantemente consolidado pela classe trabalhadora, conectava as durezas da vida presente às possibilidades libertadoras do futuro.

O aumento das distâncias entre as residências e os locais de trabalho, assim como a chegada do automóvel, acabaram reduzindo, com o tempo, o uso da bicicleta pelas classes altas como instrumento de lazer e esporte, o que, na perspectiva do trabalhador, que continuava a usá-la, incrementou ainda mais seu caráter mítico, já que agora a bicicleta lhe permitia a possibilidade de ascensão social através do esporte.

Apesar do frenesi em torno do automóvel, segundo Weber (1989), a democratização da bicicleta a consolidou definitivamente na cultura francesa.

Entretanto, enquanto carros lideravam agora a parada do progresso, a humilde bicicleta fazia mais pelo conforto humano – e pela modernidade. Isso tende a ficar esquecido ao lado de desempenhos mais espetaculares. Porém, um olhar cuidadoso aos jornais da época indica que, se milhares se emocionavam com os feitos das novas máquinas e gasolina, milhões consideravam a bicicleta como algo a ser

admirado e também adquirido (WEBER, 1989: p. 254).

As similaridades entre os estímulos que guiavam o interesse dos indivíduos às bicicletas e aos automóveis, entretanto, também eram muitas, pois correspondiam a tecnologias que se instalam por um processo semelhante. Conforme indica Eugen Weber (1989), o espírito que guiava as iniciativas daqueles que promoviam corridas de automóveis era semelhante daqueles que lançaram a bicicleta, sua inspiração e dedicação em torno das emoções e perigos proporcionados pela aventura do novo veloz.

Competições de carros passaram a ser promovidas com o intuito de se aproveitar do mesmo espírito que fazia das corridas de bicicleta um sucesso. Entretanto, as estradas eram ruins, a velocidade dos carros proporcionava muita poeira e cegava motoristas e espectadores. O Tour de France, por seu lado, agregava muito mais elementos que fortaleciam a identidade e a cultura francesas do período, pois permitia o contato e a interação de todos, ciclistas e espectadores, era muito mais seguro e seu percurso ligava especialmente grandes eventos históricos, transformando ciclistas em campeões e heróis.

A tendência dos franceses para a improvisação, bem como sua aversão à burocracia impessoal e suas regras, tinha um novo domínio em que se desenvolver, e o desejo humano de admirar algo podia voltar-se pra novos sujeitos: os Gigantes da Estrada, que se faziam com seus próprios esforços (e a ajuda da imprensa), não menos respeitáveis, certamente, que os homens de espada ou de Estado apresentados à aclamação pública pela ordem vigente. (WEBER, 1989: p. 256).

A prova proporcionava às pequenas cidades, onde poucas novidades eram vivenciadas, grande excitação, uma atmosfera festiva que fortaleceu os laços de identificação entre províncias e a experiência de todo esplendor e magnificência vividos até então apenas nas grandes cidades.

A desvalorização da bicicleta como meio de transporte acabou fazendo com que, na França, ela perdesse, por muito tempo, seu caráter mítico, algo que se realizava com muito mais força em países como Espanha e Itália. Muitas das corridas tradicionais acabaram e com elas seus mitos enfraqueceram. Estes se mantiveram, entretanto, graças à resistência do Tour de França, que se transformou na principal prova de ciclismo da Europa, e à sua permanência, mesmo que ainda fraca, na memória coletiva dos franceses e da história da França, conforme Augé (2010).

O desaparecimento de equipes regionais e nacionais e sua substituição por equipes de marcas simbolizaram, entretanto, segundo Augé, o triunfo da sociedade de consumo. Seu desaparecimento em 1961, com rápidos retornos em 1967 e 1968, refletiu uma tentativa de consolidação do potencial internacional do Tour de France, agora aberto a equipes de outras partes do mundo, como Américas do Norte e Sul, Austrália e Ásia.

Contudo, as tentativas de fazer do Tour de France uma prova européia malograram, mostrando o insucesso do esporte como ferramenta política. O motivo para isso, segundo Augé (2010), deve-se ao fato de que o mito da bicicleta encontra-se separado da política por duas razões sociais: a primeira é a desvalorização da bicicleta enquanto meio de transporte, já que reproduzia o estigma de meio de transporte da classe trabalhadora; e devido à própria desvalorização do esporte, que mesmo com forte cobertura da mídia, já não figurava mais com tanto sucesso no imaginário popular, por motivos geográficos, políticos e por diferenças culturais entre as nações.

MARC AUGÉ E O ELOGIO À BICICLETA

Para Augé, entretanto, o grande potencial da bicicleta e que a fez resistir durante todo um século na memória popular diz respeito às experiências que ela promove durante a infância e a juventude dos indivíduos. Ela proporciona aos indivíduos a descoberta de si mesmo e a experiência de liberdade que amplia seus horizontes, o alcance espacial e geográfico, proporcionando um contato constante com o novo e a familiarização e interação com paisagens e pessoas cada vez mais diversas. A bicicleta proporciona, ainda, um corpo a corpo com o espaço, a compreensão e autonomia sobre possibilidades e limites, a construção de desafios e a capacidade de conquista de seu próprio

corpo, características que ampliam o potencial autônomo e social da construção de si.

A experiência de andar de bicicleta, principalmente no período da adolescência, segundo Augé (2010), proporciona ao indivíduo, ainda, uma percepção de tempo e eternidade, que marcam sua memória sensorial. É um período em que estamos abertos às experiências e sensações que formarão nossa personalidade. A realização destas vivências através da bicicleta nos coloca fisicamente no controle deste processo e nos permite a sensação de liberdade e autonomia sobre os caminhos e experiências desejados.

Outra experiência social importante proporcionada pela bicicleta, na perspectiva de Marc Augé, é a descoberta do Outro. Como exemplo, o autor cita grupos de ciclistas adultos que se reúnem para pedaladas em grupo, seja de lazer ou com um viés mais esportivo, vestindo-se com roupas especiais, semelhantes a atletas profissionais, equipando suas bicicletas com adereços e instrumentos de identificação. Para Augé, tais práticas demonstram como a bicicleta afirma um desejo constante de ser jovem, vestindo-se como seus ídolos, realizando papéis que, como antigamente, reproduzem um sonho de parecer-se com estes e, por alguns instantes, sentir-se parte de um mundo mítico que idealiza e se realiza, através das pedaladas, reproduzindo-se através de um espírito de equipe, de uma conformidade com treinamentos, desafios, tempos, etc.

Segundo Augé, a bicicleta tem trazido às cidades francesas, também, um sentimento de solidariedade entre gerações, principalmente partindo dos mais jovens, habituados com a prática, com os mais velhos, que a retomam, nestes grupos de pedalada, onde várias idades estão em conjunto andando numa mesma velocidade. Isto implica, em geral, num sentimento de companheirismo entre gerações com aptidões físicas diversas, como nas ruas, nos bicicletários, no sistema de aluguel de bicicletas e em uma série de ações novas que envolvem um tipo de conhecimento e agudez de percepção que, habitualmente, são executadas com mais desenvoltura por jovens que se prontificam, com frequência, a auxiliar os mais velhos.

É uma prática, que, para Augé, carrega uma característica solitária que não exclui a sociabilidade, pois a socialização é um aspecto elementar do ciclismo, nas interações do dia a dia devido a problemas mecânicos, nos encontros constantes com

conhecidos nas ruas, na troca de conhecimentos e caminhos que levam a outras interações, quebrando a hierarquia entre idades e gerações, mas também, frequentemente, outras hierarquias sociais, pois é uma prática que desperta uma identidade e um papel social que reproduz uma atenção constante ao próximo.

No contexto atual, todavia, a bicicleta corre o risco, segundo Augé, de perder sua característica histórica e mítica que proporciona e celebra novas formas de convivência e interação, para tornar-se instrumento de protesto e negação de um tipo de sociedade na qual suas características estão desvalorizadas, assim como seu próprio uso, que vem sendo reduzido mesmo nos âmbitos da vida em que sempre predominaram e que garantiram sua sobrevivência no cenário urbano até hoje, como meio de locomoção nos trajetos ligados ao trabalho, como esporte, na juventude e, conseqüentemente, em seu uso nostálgico e mítico.

Augé se pergunta sobre o potencial real da bicicleta para proporcionar uma revolução nas cidades. Atualmente, as grandes cidades configuram-se como uma estrutura de entendimento que o autor denomina mundo-cidade, um processo que, devido à globalização e padronização nas formas de produção, na moda e imaginário geral, tende a direcionar nossa perspectiva sobre o mundo como espaços cada vez mais uniformes e homogêneos, como se todas as cidades e formas de vida reproduzissem um mesmo ordenamento social.

Por outro lado, Augé, na mesma linha de outros autores citados neste trabalho, destaca que cada cidade é um mundo com vasta diversidade étnica, cultural, social e econômica, comportando fronteiras, divergências e oposições que a globalização nos faz esquecer. A cidade/mundo, nesta perspectiva, desmente a ideia de mundo/cidade.

A cidade se expande, portanto, assim como suas vivências, mas, para Augé, sua expansão nos fez perder a cidade e também, neste contexto, nos perdemos de nós mesmos. A bicicleta, recobrando a consciência e a memória entre pessoas e espaços, inverte esta lógica, nos obrigando a olharmos para nós e nos identificarmos com os lugares onde vivemos. Ela permite que, ao invés de esvaziar sua história ou apenas plastificá-la como decoração e mercadoria para turistas, a cidade recupere seu potencial inicial, o de favorecer encontros e vínculos que fortaleçam laços geográficos, rompendo com barreiras criadas

neste processo e retomando o sentido simbólico da palavra “mobilidade” (AUGÉ, 2010: p. 53).

Augé (ibid) aponta que vivemos um tempo em que as belezas e fascínios da vida rural e de seus passeios em contato com a natureza e uma paisagem verde estão resumidos a pequenos parques projetados artificialmente como simulacros nostálgicos de tempos idos. Neste contexto, a bicicleta devolve à cidade seu caráter de aventura ou de passeio. Programas de compartilhamento e aluguel de bicicletas em Paris e Lyon parecem obrigar os indivíduos a se verem, compartilhar espaços e socializar nas ruas, reconstruindo o aspecto humano e comunitário das cidades. Dentre vários projetos e conquistas no sentido de políticas em favor da bicicleta, para o autor a que mais expressa seu potencial é o sistema de compartilhamento e aluguel de bicicletas, como o *Vélib* (Bicicleta e Liberdade) em Paris, onde com baixíssimos preços é possível alugar uma bicicleta em um dos inúmeros postos espalhados pela cidade, utilizá-la até seu destino e lá mesmo a deixar.

É um sistema que imita o plano das bicicletas brancas, do movimento Provos, da Amsterdã dos anos 1960, e que visava espalhar o máximo possível de bicicletas pela cidade para uso comum, e que seriam de posse e usufruto de todos.

Segundo Augé (2010), o desejo de escapar da gravidade do cotidiano leva os indivíduos à busca por utopias, vivências nostálgicas que revivam a juventude, período em que as possibilidades e experiências estavam sempre abertas e nos acompanham de forma intensa e excitante. Neste contexto, o sucesso da bicicleta tem, hoje, caráter de sintoma para o autor. Revela a busca por um princípio de realidade frente o bombardeamento de imagens e mensagens midiáticas. Revela, ainda, um desejo de se expressar constante, seja na internet, na conversa com vizinhos e amigos, nas escolas e universidades, ou mesmo nas ruas, através da forma de locomoção escolhida. O mundo exterior se impôs em sua dimensão física, mas nos abre, segundo Augé, a liberdade íntima. Um sentimento recordatório, mas também de formação contínua para o aprendizado da liberdade, de uma lucidez que se assemelha à felicidade.

MOVIMENTOS SOCIAIS E A BICICLETA

Apesar de serem tecnologias que nasceram em períodos próximos e com a mesma função dentro da modernidade, a bicicleta e o automóvel passaram a cumprir funções e papéis sociais praticamente opostos após o surgimento deste último. Os inúmeros problemas emergentes da invasão automobilística nas cidades fizeram da bicicleta, por várias vezes na história, símbolo ideológico de oposição a este modelo e ferramenta de construção de outras perspectivas de cidade, relações humanas e organização social. Por este motivo, não são poucas as vezes em que a bicicleta foi, e continua sendo, adornada por um forte significado político e vinculada a inúmeros movimentos sociais em sua história de mais de um século.

A NOVA MULHER PEDALA

Na Grã-Bretanha e na França, entre 1880 e 1910, conforme aponta Dave Horton (2009)⁵, a utilização da bicicleta permitiu às mulheres questionar, em plena era vitoriana, códigos de gênero e identidade que reduziam a mulher burguesa às tarefas domésticas. A nova mulher vestia roupas novas, apropriadas ao ciclismo, e mais confortáveis, quebrando regras dominantes de vestuário e comportamento feminino, possibilitando a participação feminina na vida pública, expandindo horizontes em níveis político, econômico, social e geográfico. As novas liberdades políticas descreviam a *New Woman* como uma mulher engajada politicamente, fisicamente ativa não apenas na esfera doméstica, buscando constantemente aumentar as demandas femininas que apontavam para um espírito independente e de aparência atlética, com boa educação, uma vida ativa, de preferência com uma carreira, estudando e buscando igualdade econômica, social e política, sendo comum a valorização, pelo movimento feminista,

⁵ Artigo retirado do site pessoal de Dave Horton, <http://thinkingaboutcycling.com/> e acessado pelo link <http://thinkingaboutcycling.files.wordpress.com/2009/11/social-movements-and-the-bicycle.pdf>

de mulheres públicas e marginalizadas na época, como prostitutas e lésbicas.

Às mulheres, a bicicleta proporcionou sua libertação de algumas amarras físicas que atuavam sobre seu corpo e sua condição, lhe conferindo autonomia e uma sensação de empoderamento que alimentou uma série de discussões acerca do papel e da condição da mulher. Mesmo sofrendo uma série de críticas ao fato de as mulheres “se vestirem como homens” e aos estudos científicos que “comprovavam” que a bicicleta condenava as mulheres à ninfomania e à histeria, proporcionando-lhes satisfações genitais, a bicicleta desenvolvia sua liberdade através da libertação e desenvolvimento de seus corpos e de seu senso de independência, sendo recebida por Maria Pognon, presidente do congresso feminista de 1896, como a “bicicleta igualitária e niveladora que iria liberar seu sexo” (WEBER, 1989: p. 245).

A BICICLETA SOCIALISTA

A bicicleta foi utilizada primeiramente por mulheres ricas, mas num curto espaço de tempo dentro da era vitoriana o perfil socioeconômico da ciclista mudou e a bicicleta também mudou de veículo símbolo de status a veículo acessível às classes baixas. Em 1890, conforme aponta Dave Horton, a bicicleta passou a ser produzida por um novo sistema de produção em massa que, aliado ao aumento da competitividade, fizeram os preços caírem e a tornaram acessível aos trabalhadores, que rapidamente aderiram a este veículo de transporte, tornando-o um dos suportes culturais do socialismo. Articulada pelos socialistas, a bicicleta passou a representar a manifestação da política no dia a dia, simbolizando uma nova forma de vida.

É neste contexto que surge o movimento Clarion, uma organização itinerante composta por feministas e socialistas que percorria toda a Inglaterra oferecendo serviços, realizando atividades artísticas e ensinando os princípios de uma sociedade socialista. O primeiro *Clarion Cycling Club* foi fundado em 1894, e no ano seguinte já havia se transformado numa entidade nacional, *The National Clarion Cycling Club*, que até o fim do mesmo ano já contava como 80 clubes filiados pelo país propagando ideias como ajuda mútua, bom companheirismo e os

princípios do Socialismo. Naquele momento, através de cicloviantes que levavam seus alforjes cheios de exemplares do jornal *The Clarion* a serem vendidos e distribuídos, a bicicleta significava uma nova ideia de liberdade e igualdade.

No período que se estende até o início da I Guerra Mundial, a bicicleta ainda não era acessível à classe trabalhadora, mas se tornou uma importante ferramenta de acesso dos socialistas de classe média a cidades e vilarejos distantes. A flexibilidade e independência da bicicleta permitiram levar o socialismo a muitos lugares distantes dos grandes centros, colocando diferentes classes em contato com o socialismo de forma recreativa e política, uma combinação que produzia camaradagem, ideal que está ligado ideologicamente à bicicleta até hoje.

A prática de percorrer grandes distâncias, viajar por diferentes cidades e conhecer diversas formas de vida fez com que os socialistas, segundo Dave Horton, fossem os primeiros a utilizar em sua retórica a valorização do ar limpo, da escapada para a vida no campo como possibilidade de fuga da cidade funcional e como exercício de purificação. Tais viagens permitiram rapidamente a percepção do contraste entre as belezas da natureza e a sujeira das grandes cidades, o que fortalecia seus estímulos para derrubar aquele sistema de produção que produzia a dependência do trabalhador a níveis tão baixos de qualidade de vida, enquanto outras realidades eram possíveis. Estes discursos tentavam promover o ciclismo como prática prazerosa ao trabalhador.

O período que se seguiu ao fim da Primeira Guerra Mundial não se mostrou, entretanto, muito favorável a até então crescente adesão ao ciclismo. Se até este período a Grã-Bretanha já contava com 230 *Clarion Cycling Clubs* e oito mil membros, depois da guerra este número caiu significativamente. Porém, apesar da prática e conteúdo simbólico que compunham a união entre bicicleta e socialismo se enfraquecerem, o *Clarion Club* permaneceu forte. A chegada do automóvel e a produção em massa proporcionaram o barateamento da bicicleta e o início de uma relação forte e permanente entre a bicicleta e a classe trabalhadora até os dias atuais.

O período pós I Guerra Mundial vivenciou, contraditoriamente, um tempo de ouro para o uso bicicleta, democratizada pelo seu barateamento, assim como o início de sua

marginalização enquanto símbolo progressista. O automóvel, agora, era a menina dos olhos das classes altas, que rapidamente passaram a adotá-lo como seu novo símbolo de status e progresso. Por outro lado, o sistema de produção em massa enxeu as ruas da Grã-Bretanha de bicicletas, que agora estavam acessíveis à classe trabalhadora. A bicicleta se tornou o “veículo ordinário para vidas ordinária” (HORTON, 2009: p. 8) e sua popularização acabou reduzindo seu conteúdo político, já que ela foi assimilada por toda a população. De símbolo de novas liberdades, a bicicleta passou a referenciar perigo, marginalidade e estigma.

Ainda assim, inúmeras críticas ao processo de modernização insurgiram na década de 1960 devido a seus custos ecológicos, sociais, psicológicos e espirituais. O carro, seu maior símbolo, teve seu status contestado pelo movimento contracultural holandês, permitindo o que Dave Horton denomina a ressuscitação política da bicicleta.

SE É PÚBLICO, É PROIBIDO: PROVOS E O PLANO DAS BICICLETAS BRANCAS

Nos anos 1960, a Holanda vivenciou um período de intensa vitalidade e originalidade na esfera política e cultural que influenciaria de forma determinante a história e identidade daquele país, inspirando movimentos contraculturais em outras partes do mundo e incrementando de forma criativa as formas de ação direta que sucederiam em muitos movimentos sociais a partir de então.

A partir deste período, Amsterdam se tornou uma cidade tolerante e criativa, espaço para experiências sociais e revolucionárias que trouxeram, depois de muitas décadas, a bandeira anarquista de volta às ruas dando vida a um imenso movimento contracultural.

Tomando o livro de Matteo Guarnaccia (2001) como referência, deve-se analisar o Provo, mais do que um movimento social, como um grupo social independente que tentavam influenciar o território da política sem propor ideologias, mas um estilo de vida antiautoritário e ecológico. Era “um conjunto instável de indivíduos absolutamente heterogêneos que, no ápice do próprio sucesso, não contava com mais de vinte

agitados/agitadores” (GUARNACCIA, 2001: p.14), mas que envolvia em suas ações milhares de pessoas.

De acordo com Guarnaccia (ibid), o contexto político da Holanda deste período se compunha de um sistema dominado pela burocracia e Estados armados, pela euforia religiosa de católicos e protestantes, pelo Capital e Sindicatos apáticos. Um sistema ao qual faltava uma verdadeira oposição. O próprio partido comunista havia se encaixado num sistema que apresentava como fachada uma democracia perfeita de paz social e liberalidade, mas que, com as provocações dos Provos, se revelou fortemente autoritário em suas mais variadas formas, da polícia à mídia.

As principais ações dos Provos aconteciam através de Happenings. Uma forma de intervenção artística, cultural e política que se reproduziria de forma intensa pela grande onda de movimentos anti-globalização e anti-capitalismo que pululariam no final do século XX e início do XXI. Nascido nos Estados Unidos em 1959, o happening se transformou, politicamente, numa forma criativa de obrigar as pessoas a saírem de suas rotinas e dos papéis que representam no cotidiano. Apesar das dificuldades dos jovens, e do não interesse, em promover uma definição para o happening, algumas de suas respostas foram constantemente vinculadas em seus discursos. Como exemplos podemos citar:: O happening não é arte, a arte é um happening; pode acontecer a você também; está acontecendo aqui e agora; o happening responde a todas as perguntas!; o happening responde a todo desejo seu; toda palavra é um happening; toda pessoa é um happening; aconteça agora, seja happening; as pessoas são um happening bem aceito; torne-se um happening respondendo imediatamente à pergunta: O QUE É UM HAPPENING?⁶

A estratégia descentralizada, de celebração e não-violência dos happenings dificultava as estratégias policiais, que não estavam acostumadas a manifestações sem protesto, sem agressividade, provocativas e descontraídas. Os Provos expunham de forma irônica a sociedade do consumo, ridicularizando o poder. Ao não protestar contra algo, mas promover outras formas

⁶ (GUARNACCIA, 2001: p. 32, 33)

de vida, o Provo, de subcultura, acabou germinando e se propagando enquanto movimento de contracultura.

As transformações urbanas e a invasão de automóveis pelas ruas de Amsterdam rapidamente tornaram-se alvo de uma série de happenings e intervenções que tinham na bicicleta, pelo contrário, o símbolo de um projeto urbano e de sociedade criativa e integrada, liberta do trabalho, do produtivismo e do consumismo. Em seus projetos, jornais e intervenções, os Provos tratavam o automóvel como veículo que espalha gases tóxicos, responsável pelo desaparecimento de ruas e calçadas, por um número cada vez maior de mortos e feridos, em sua maioria pedestres, além de trazer inúmeros prejuízos econômicos à cidade. Sua aquisição acompanharia uma série de valores e status que confeririam aos motoristas um comportamento arrogante frente às demais formas de locomoção, principalmente porque a indústria e a política sempre estiveram ao seu lado.

De acordo com seus manifestos, este meio de locomoção provoca a consciência de que o equilíbrio está antes no movimento do que no estatismo, na renovação do sistema neuromuscular e na contemplação ativa entre trânsito e paisagem.

De acordo com seus manifestos, o trânsito levava às últimas consequências o direito à propriedade. Como o número de carros parados excede os que estão em movimento, o espaço público transforma-se num depósito de propriedades privadas, roubando cada vez mais espaços vitais para a vida na cidade. A desvalorização do pedestre e a diminuição constante dos espaços que podem acessar, fazem com que a cidade perca sua funcionalidade principal: ser um local de encontro:

É bastante significativo que a política justifique as medidas anti-happenings nos espaços públicos com a desculpa de que essas manifestações impedem o trânsito. Esse é o reconhecimento implícito de que o verdadeiro dono da rua é o trânsito veloz (GUARNACCIA, 2001: p. 82).

Visando contrapor-se à redução da vida e da locomoção na cidade à velocidade, e também indo contra a violência e individualidade funcional do automóvel e suas vias rápidas, o Provo criou o Plano das Bicicletas Brancas. Tendo em mente

principalmente os problemas ambientais, urbanos, a agressividade e o risco à vida provocados pelo automóvel, este movimento espalhou algumas bicicletas pintadas de branco pela cidade para que fossem usadas de forma livre por seus habitantes. Tais bicicletas eram de posse coletiva e se proliferaram através de doações por parte da população, além do grande número de pessoas que levavam suas bicicletas para serem pintadas de branco. Como provocação, inúmeras bicicletas policiais também foram pintadas. O sucesso da ideia se percebe até hoje, com a proliferação e o sucesso de sistemas de compartilhamento e aluguel de bicicletas em vários centros urbanos do mundo.

Entretanto, as bicicletas brancas foram apreendidas pela polícia sob a justificativa de que estimulariam o roubo. Segundo Guarnaccia, (2001), quem as roubava era a própria polícia, que não as devolvia a seus proprietários legítimos, a população. “numa sociedade em que vigora a propriedade privada, o que é oferecido gratuitamente se torna ilegal e anti-social” (Ibdem: p. 86, 87).

Entre seus alvos, os Provos insurgem também contra os governos totalitários daquele período em Portugal e Espanha e contra a Guerra do Vietnã. A proliferação de jornais e revistas independentes expandiu o movimento à outras cidades da Holanda e também países vizinhos, como a Bélgica.

Segundo Guarnaccia, a grande diferença do Provo para outros movimentos é que ele venceu. Apesar da Holanda ainda ser um país capitalista e reproduzir muitas de suas práticas, há um grande respeito às minorias e a qualquer ideia heterogênea. “Ainda hoje, passados mais de trinta anos, Amsterdam é a cidade do mundo ocidental mais respeitosa com os próprios ciclistas, e mais punitiva para com os motoristas, o único grupo social em relação ao qual ela não exercita sua tradicional tolerância” (GUARNACCIA, 2001: p. 86).

A BICICLETA MUDA O MUNDO...MAS, NEM TANTO: AMBIENTALISMO, ANARQUISMO E A BICICLETA

No aspecto ambiental, a crítica da contracultura norte-americana se direcionava para a finitude dos recursos naturais, para a má qualidade do ar e problemas climáticos, e para a utilização de recursos fósseis limitados como principal fonte energética. Uma mudança se fazia necessária. Da perspectiva

ambientalista, as mudanças deveriam ocorrer principalmente na construção de um novo estilo de vida que questionasse suas necessidades e as colocasse em sintonia com a capacidade renovadora da natureza.

Paralelamente, uma série de intelectuais passou a dedicar suas reflexões ao sistema capitalista, em especial André Gorz (1973) e Ivan Illich (1973). Para estes, o automóvel, símbolo maior deste modo de produção e reprodução social, era um bem egocêntrico, burguês, agressivo e que estimulava a competição. Segundo Illich (Ibid), o mundo passou a ser dividido entre aqueles com e sem automóvel, e as ruas, espaços públicos, acabaram se tornando espaços de discriminação e segregação daqueles que não utilizam este veículo, fazendo com que modais mais populares, como o ônibus, a bicicleta e a própria locomoção peatonal, ficassem reféns de estruturas precárias.

Aliada à caminhada, a bicicleta passou a ganhar destaque nas visões ambientalistas e anarquistas, que viram nesta prática potencial para promover relações de proximidade. Percebe-se que tais perspectivas vão diretamente ao encontro da tendência moderna de aceleração dos deslocamentos, aumento das distâncias e de uma série de discursos que constroem a identidade através de comportamentos e práticas individualistas. O próprio uso político da bicicleta se transforma radicalmente, se compararmos o que esta representava para os movimentos feministas e socialistas até o período pós-guerra e as perspectivas ambientalistas e anarquistas que emergiram a partir de 1960. Dave Horton explicita esta questão:

Earlier feminists and socialists had, through their use of the bicycle, critiqued excessive social, political, economic and geographical *immobility*; their inability to escape the clutches of patriarchal control and urban industrialism respectively. But after the 1960s, within a context of massively increasing automobility, both anarchism and environmentalism enrol the by now anachronistic and relatively immobile bicycle into a critique of excessive *mobility*; people are moving around too much and too quickly, and cycling is a mobility which brings back

together, and restores meaning to, everyday life. So the bicycle is again enrolled into progressive politics, but somewhat ironically, for precisely contrary reasons to its original appeal to feminists and socialists. The bicycle and cycling now embody a critique of the speed, spread and rhythm of post-war affluent lifestyles. Within contemporary oppositional politics, in other words, riding a bicycle becomes less a continuation of the search for modern freedoms, and more a critique of the negative social and environmental effects of too much 'freedom' in mobility⁷ (HORTON, 2009: p. 12)

A relação que anarquismo e ambientalismo possuem com o automóvel e a bicicleta se assemelha em inúmeros aspectos, mas também se distancia em alguns outros. Ambos apresentam em sua retórica um discurso anti-carro e pró-bicicleta e exerceram papel importante e central nos protestos anti-carro e anti-estradas

⁷ Tradução minha: “As (Os) primeiras (os) feministas e socialistas criticaram, através de sua utilização da bicicleta, a excessiva imobilidade social, política, econômica e geográfica; sua incapacidade de escapar das garras de controle patriarcal e da industrialização urbana, respectivamente. Mas depois de 1960, dentro de um contexto de aumento maciço da mobilidade por automóvel, tanto o anarquismo como o ambientalismo inscreveram a até então anacrônica e relativamente imóvel bicicleta em uma crítica da mobilidade excessiva; as pessoas estão se movimentando muito e muito rapidamente, e andar de bicicleta é uma mobilidade que traz de volta e restaura de forma conjunta o significado para a vida cotidiana. Assim, a bicicleta é novamente inscrita na política progressiva, mas ironicamente, pelos motivos precisamente contrários ao seu apelo original para as feministas e socialistas . A bicicleta e o ciclismo agora incorporam uma crítica da velocidade, propagação e ritmo de estilos de vida afluentes do pós-guerra . Dentro da política de oposição contemporânea, em outras palavras, andar de bicicleta torna-se menos uma continuação da busca por liberdades modernas, e mais uma crítica dos efeitos sociais e ambientais negativos do excesso de "liberdade" na mobilidade” (HORTON, 2009: p. 12) <http://thinkingaboutcycling.files.wordpress.com/2009/11/social-movements-and-the-bicycle.pdf>.

ocorridos na Inglaterra nos anos 1990. Enquanto objeto, entretanto, a bicicleta é configurada de forma diferente nos dois movimentos. Para Dave Horton, no anarquismo a bicicleta é utilizada como ferramenta de oposição simbólica a um modelo de mobilidade urbana dedicado ao trânsito funcional de veículos e mercadorias, não ocupando, entretanto, um lugar central em seus protestos, e sim como uma das ferramentas que permitem a percepção de toda uma série de problemas inerentes à forma de organização social propagada pelo sistema capitalista e seu símbolo maior de consumo, competição e individualismo, o automóvel. Por outro lado, pelos ambientalistas, a bicicleta é utilizada e promovida em seu uso cotidiano, ocupando lugar central em seu modelo de sociedade sustentável a ser alcançada através da transformação de práticas individuais cotidianas. Na perspectiva ambientalista, uma cidade ciclável é praticamente sinônimo de uma cidade sustentável. Do ponto de vista anarquista, a mudança radical de um modelo de locomoção baseado no automóvel para outro centrado na bicicleta configura apenas uma das inúmeras transformações necessárias para a consolidação de cidades mais igualitárias, socializadoras e acolhedoras. Neste sentido, a bicicleta ocupa um lugar importante, mas não central.

Os anos 1980 presenciaram um crescimento significativo do movimento ambientalista na Europa. Sua expansão, entretanto, fez o movimento vivenciar um rápido processo de transformação estrutural que provocou sua institucionalização e desradicalização, levando o ambientalismo a outras direções.

Na década de 1990, um grande levante popular irrompeu diante do programa de construção de estradas na Inglaterra. Numa linha ideológica semelhante aos Provos de Amsterdam, movimentos anarquistas anti-estradas como Earth First! e Reclaim The Streets protagonizaram significativos protestos focados em ações diretas, trazendo criatividade e novas estratégias de ação que incrementariam significativamente os movimentos sociais em todo mundo. Neste contexto, a bicicleta foi utilizada como símbolo de resistência daquelas comunidades temporárias que ocupavam as vias e resignificavam seus usos através de ações com grande apelo artístico.

O Reclaim The Streets passou a realizar festas nas ruas, liberando-as do tráfego motorizado e transformando-as temporariamente em local de festa e prazer. Estes happenings se

repetiram inúmeras vezes e passaram a conferir aos protestos um sentido descontraído, de festa e interação. Eles pretendiam demonstrar o contraste entre o uso mecânico e agressivo do cotidiano de ruas e avenidas dedicadas apenas ao trânsito de veículos motorizados, e demonstrar que a revolução e derrubada deste tipo de sistema social pode ocorrer de forma descontraída, simplesmente através da ressignificação cotidiana dos espaços públicos da cidade. Se o processo de dominação e mecanização da vida se espalhava cada vez mais nas brechas da vida cotidiana, o combate político ao capitalismo também poderia ocorrer no questionamento de práticas do dia a dia.

A CELEBRAÇÃO COMO PROTESTO: 20 ANOS DE CRITICAL MASS

Segundo Chris Carlsson, um dos fundadores do movimento Critical Mass, em São Francisco, no artigo *Cycling under the radar*⁸, o motivo pelo qual muitas pessoas participam do Critical Mass é menos importante que o significado de que parte considerável da população viu no movimento uma forma de expressão social e política. Para ele, o Critical Mass é uma experiência fora da vida normal, onde as pessoas se comunicam com entusiasmo dentro de uma zona autônoma temporária móvel cuja sinceridade e espontaneidade se dão pela ausência de estruturas hierárquicas e de relações comerciais. Ele compreende a emergência deste movimento como reflexo da existência de um novo conflito de classe, já que a maioria dos participantes do Critical Mass é composta por trabalhadores do capitalismo em seus mais variados níveis hierárquicos. Com a interligação cada vez mais forte entre os modos de produção e reprodução social, a condição de proletário saiu dos muros das fábricas e, através do incentivo ao consumo e à acumulação, invade as mais diversas dinâmicas da vida social, seja na flexibilização e expansão do mercado de trabalho, seja através do caráter produtivo do próprio lazer.

São contextos dos quais poucos conseguem escapar e cuja instabilidade mantém os indivíduos mais preocupados com seus empregos do que em articular-se para lutar contra a situação que

⁸ CARLSSON, Chris et al. Critical Mass: Bicycling's Defiant Celebration. AK Press, San Francisco: 2002.

os prende, tornando-os ainda mais alheios aos conflitos de classe do qual compartilham, absorvidos por um sistema social que aglutina vida econômica e social, o que, segundo uma série de autores aqui trabalhados, manifesta-se no aumento do consumismo em relação diretamente proporcional com o sentimento de insegurança. A experiência de participar do Critical Mass, segundo Carlsson, é uma declaração pública de desejos individuais compartilhados coletivamente. Através da bicicleta, as pessoas podem experimentar uma forma de vida diferente da difundida nos noticiários e vendida pelas campanhas publicitárias (acho que tem que explicar o que é o critical mass, ta sei-la no quarto paragrafo sobre e ainda nao disse naa sobre o que é, afinal)

O Critical Mass é, desde seu inicio, identificado mais como uma celebração do que um protesto. Além de uma ação simbólica, o movimento é uma demonstração prática de uma diferente forma de locomoção pelas cidades. Politicamente, ele é uma lição prática sobre ação direta, sua ocupação móvel e temporária do espaço público, sem lideranças, apesar de manifestar uma série de diferentes estímulos e também desilusões individuais, vai diretamente de encontro a um sistema social baseado na competição, na constante insatisfação individual de vontades expressas no consumo e na prática constante de comprar e vender.

Ainda segundo Chris Carlsson, no artigo *Bicycling over the rainbow: redesigning cities – and beyond*⁹, escrito em 1994, dois anos após a primeira pedalada do Critical Mass em São Francisco, o que havia em mente era proporcionar a vivência de novas comunidades e amizades, novos espaços sociais e, o mais importante de tudo, um novo espaçopolítico.

We conceived Critical mass to be a new kind of political space, not about PROTESTING but about CELEBRATING our vision of preferable alternatives, most obviously in this case bicycling over the car culture. Importantly we wanted to build on the strong roots of humor, disdain for authority, decentralization, and self-direction that

⁹ Idem.

characterize our local political cultural history¹⁰ (CARLSSON, 2002: p. 237).

O Critical Mass não possui uma agenda em si, já que cada indivíduo está lá por um motivo, seja ambiental, anti-carro, por direitos etc. A única coincidência, segundo Carlsson (2002), é que são ciclistas (apesar de ser comum a presença de skatistas e patinadores). Longe de ser ou buscar homogeneidade, segundo ele um dos atrativos do movimento é permitir que uma grande diversidade de pessoas e visões compartilhem pessoalmente a experiência da vida real, num espaço público, o que muitas vezes leva à discórdância.

As discussões e ações do movimento passam por assuntos ligados à ciência, tecnologia, trabalho, entre outras questões importantes cuja funcionalidade e meios nunca são discutidos a não ser na esfera privada e que determinam a forma como se vive, mas que o modelo atual de democracia não nos permite escolher. Segundo Carlsson (Ibid), muitas pessoas entendem a política como um campo de discussão exclusivo de políticos e eleições, e não como o modo que nos relacionamos, construímos e vivemos nossas vidas no dia a dia. Neste sentido, o Critical Mass é um movimento político pelos mesmos motivos que é acusado de não ser. Realmente não possui demandas, não faz lobbying nem declarações políticas, é uma celebração que não se pretende confrontadora.

Por estes motivos, Carlsson (2002) considera o Critical Mass um dos eventos mais políticos dos anos 1990, já que a ausência de líderes ou agenda política abriu espaço para que as mais diferentes pessoas trouxessem suas demandas e desejos. Por isso, para o autor, não existe outro propósito para a sua existência senão a afirmação, por si mesmo, de comunidades que em todos os demais espaços oficiais de participação política são invisibilizadas e facilmente ignoradas.

¹⁰ “Concebemos a Massa Crítica para ser um novo tipo de espaço político, não para PROTESTAR, mas para CELEBRAR nossa visão de alternativas preferíveis, mais obviamente, neste caso, a de andar de bicicleta ao invés da cultura do carro. É importante salientar que queríamos construir (a Massa Crítica) sobre as fortes raízes do humor, desprezo pela autoridade, descentralização e auto-direção que caracterizam a nossa história cultural política local.” Tradução minha.

Destaca-se, desta forma, o aspecto anárquico e cultural do movimento. Uma bandeira importante que valoriza seu caráter integrador e crítico para questões que vão além de direitos legais e estruturas físicas para o ciclista, mas que se mostra atento aos agentes e projetos causadores da baixa qualidade de vida nas cidades, explorando ao máximo o potencial libertador e simbólico da bicicleta.

Segundo Josh Wilson¹¹, seu imaginário e *modus operandi* já estavam presentes em inúmeros eventos de cultura underground. Ideais como espontaneidade, comunidade, participação, respeito e qualidade de vida interligaram o Critical Mass a uma extensa rede cultural que se fortalece com o tempo e que parece clamar por humanidade, democracia e uma sociedade engajada e criativa.

Critical Mass is - for me, anyway - a near perfect example of direct democracy and grassroots culture in action. like the independent media, art and music movements, the Mass has its sloppy and ugly movements. But the culture seems to be highly adaptable and conscious, seems to have learned how NOT to be a mob, but rather an evolving, responsive and responsible social phenomenon. (WILSON, 2002: p. 95 e 96)¹²

De acordo com Giovanni Pesce e sua descrição do Critical Mass de Milão¹³, aquela versão local do movimento se manteve completamente autônoma, não tendo contato com imprensa, governo, bandeiras políticas, e sem porta-vozes. Eles simplesmente acreditavam que aquela não era sua função.

¹¹ *Unleashing Public Imagination, or How 'Bout Another Shot of Existential Whup-Ass for your Flagging Civic Libido?* AK Press, 2002.

¹² Massa Crítica é - para mim, pelo menos - um exemplo próximo e perfeito da democracia direta e da cultura popular em ação. Como os movimentos independentes de mídia, arte e música, a Massa tem seus movimentos desleixados e feios. Mas a cultura parece ser altamente adaptável e consciente, parece ter aprendido como não ser uma multidão, mas um fenômeno social em evolução, ágil e responsável.

¹³ *An Aesthetic Rebellion*. AK Press: 2002.

Interessante notar a segurança e ênfase para onde direcionam suas ações. Ao invés de lutar por direitos civis ou políticos, protestar contra estruturas viárias ou reivindicar espaços de participação política, como hoje praticamente se tornou uma regra na maioria das Massas Críticas do Brasil, o Critical Mass de Milão percebe em si um potencial de transformação cultural nos hábitos cotidianos da cidade que não necessita de , autorização nem qualquer tipo de intervenção institucional externa para que ocorra, pois acredita que sua legitimidade e transição deve partir da população, de sua adesão e apelo popular que por si só já possui poder e legitimidade.

Em *Shift Happens! Critical Mass at 20*¹⁴, coletânea de artigos em comemoração aos 20 anos do surgimento do movimento Critical Mass, em São Francisco, Chris Carlsson exalta a forma como o formato horizontal, anárquico, inovador e internacionalizante do movimento se auto replicou de forma influente sobre a maioria das iniciativas homônimas que se espalharam pelo mundo.

Nesta edição, Carlsson dá destaque às raízes históricas, políticas e sociais do movimento, concebendo-o simultaneamente como construto social de um contexto de crítica ao sistema político hegemônico e que já havia se expressado num formato semelhante em Bilbao, Espanha e Helsinki, Finlândia. O Critical Mass foi um novo começo, portanto, de movimentos que se fazem presente em momentos históricos desde antes de 1900.

Segundo Carlsson, ele surgiu como um produto híbrido do desenho urbano do capitalismo tardio e a imersão de ideais anarquistas, da crescente recusa à tecnologia como necessidade, e de uma urgente reivindicação das cidades como espaços comuns perdidos.

Num contexto pós-guerra fria, o Critical Mass surge como espaço que trouxe de volta a possibilidade de agir politicamente nos Estados Unidos sem estar preso aos preconceitos ligados à esquerda. Como destaca Carlsson, apesar das Massas Críticas em geral serem compostas por pessoas de classe média, ou da nova esquerda, em São Francisco ele surgiu pela união de trabalhadores desvalorizados, imigrantes, anarquistas, entre outros. Pessoas que passaram a representar o estigma da pobreza através, também, de seu meio de transporte.

¹⁴ Full Enjoyment Books, (2012).

Segundo Carlsson, com a queda da URSS e o início da *glasnost* e *perestroika*, manifestações e organizações políticas com bandeiras de esquerda ou relacionadas aos direitos da classe trabalhadora sofreram forte pressão, o que culminou no enfraquecimento de movimentos sociais. Apenas movimentos anarquistas e libertários de esquerda resistiram.

Este contexto de crise partidária da antiga e nova esquerda, somado ao fortalecimento do neoliberalismo, da flexibilização do trabalho e de uma política econômica de estímulo à produção e consumo de massa, formaram um cenário de crescente degradação da qualidade de vida das classes baixas, incluindo grande número de imigrantes. Os cenários das cidades passaram a se modificar ainda mais rapidamente, expandindo o consumismo a níveis cada vez mais presentes na vida cotidiana de seus moradores.

Neste contexto, bebendo de movimentos ambientalistas e anarquistas insurgentes e de protesto dos anos 1970 e 1980 contra as guerras e políticas neoliberais, emerge o movimento Critical Mass, identificando-se com parte significativa da população através de mudanças que se propunham no cotidiano, promovendo a ocupação lúdica das ruas para a construção coletiva de uma realidade compartilhada por indivíduos das mais diferentes classes, incluindo aí, além de anarquistas e *bike messengers*, trabalhadores imigrantes que, em boa quantidade, nem utilizavam a bicicleta em seu cotidiano, mas que se juntavam ao movimento simplesmente pela experiência de empoderamento e compartilhamento de um espaço não hierárquico, colaborativo e democrático, algo completamente oposto às suas realidades cotidianas.

Naquele contexto de constante privatização das cidades, as ruas passaram a ser o único espaço realmente público por direito, apesar de funcionarem como artérias vitais para o funcionamento do capitalismo e do consumo. Conforme observado por Carlsson, ocupar, bloquear e fechar ruas e estradas passou a ser uma estratégia eficiente e difundida em todo mundo para chamar atenção a causas, direitos e protestos, justamente por interferir diretamente no fluxo de veículos e mercadorias do qual tanto depende o neoliberalismo.

Em tempos de dificuldade de expressão dos problemas de classe, o Critical Mass surgiu como uma nova oportunidade para novas formas de solidariedade transclasse.

with the fragmentation of work and careers, the unifying terrain of daily life emerges as the public streets. It is where we all meet, where we all have to be on daily basis, and wherer we can actually bring the system to a halt with mass action. Critical Mass cyclists, even those who have only come once or twice, have had this knowledge insinuated into their toolkit. Their social and political imaginations have been altered forever by participating in a Critical Mass experience, along with their sense of political and historical agency (...) Critical Mass is a crucial laboratory for reinventing how we live together on Earth¹⁵. (CARLSSON, 2012: p. 17)

Analisando os 20 anos em que o Critical Mass se espalhou por todo o mundo, segundo Chris Carlsson (2012), parece haver um caminho comum, em que o movimento começa pequeno e, lentamente, até o primeiro ano, vai ganhando adeptos, explodindo nos anos seguintes como uma sensação na cidade. Esta excitação inicial é correspondida em geral de forma negativa pela imprensa e com muita resistência pelas autoridades, sendo comum conflitos e prisões em alguns casos, como Nova York e Stuttgart. Esta euforia, entretanto, dificilmente dura muito tempo, já que o sentimento de novidade passa. Participantes mais antigos motivados principalmente pela forma com que se manifestava

¹⁵ com a fragmentação do trabalho e carreiras , o terreno unificador da vida cotidiana emerge nas ruas públicas. É o lugar onde todos nós nos encontramos, onde todos nós temos que estar no dia-a-dia, e onde podemos realmente deter o sistema com a ação de massa. Ciclistas da Massa Crítica, mesmo aqueles que só vêm uma ou duas vezes, tem tido esse conhecimento insinuado em seu kit de ferramentas. Suas imaginações sociais e políticas foram alteradas para sempre através da participação em uma experiência de Critical Mass, juntamente com o seu sentido de agência política e histórica. (...) Critical Mass é um laboratório crucial para reinventar o modo como vivemos juntos na Terra. Tradução minha.

essa nova política e suas possibilidades ficam entediados e dificilmente seguem em frente, fazendo com que a natureza da experiência se modifique. De acordo com Carlsson (2012), mesmo resistindo com sucesso há mais de 20 anos, em São Francisco, o sentimento, objetivos e guinadas políticas não são os mesmos, já que o tom do passeio depende dos grupos presentes que podem ser mais ou menos conflituosos, utilizando-o como celebração ou protesto.

De fato, a repetição mensal da pedalada durante anos seguidos tira de sua experiência a sensação de participar de algo raro e sem precedentes, tornando-o quase um evento institucional já marcado no calendário cultural da cidade, conhecido por todos,. Carlsson não vê problema, entretanto, nessas transformações, nem crê que elas interferem no potencial do movimento nem em sua importância à cidade. Como atividade social e coletiva que não se propõe seguir diretrizes pré-determinadas, o movimento está à mercê de mudanças geracionais. Isto indica a relação íntima que ele possui com as transformações na própria cidade, sendo interessante que se faça uma análise de quanto o Critical Mass mudou as relações da cidade, e de que forma também foi afetado por ela.

Analizando as configurações do movimento em todo o mundo 20 anos depois, Carlsson foi testemunha de vários ciclos de vida do movimento, observando lugares em que ele emergiu, expandiu e, muitas vezes, declinou.

Em São Francisco, Carlsson narra um fenômeno semelhante ao ocorrido em Curitiba. Segundo ele, com o tempo, muitos daqueles incentivadores que faziam parte do grupo desde o início mudaram para outras cidades, se ocuparam com outras atividades ou, de acordo com suas palavras, simplesmente se tornaram mais desanimados. Esta descrição aponta, possivelmente, para um caráter de geração, no qual mudanças nos papéis sociais representados pelos membros do movimento mudam de acordo com a idade e a forma como passam a participar do movimento. A diferença de São Francisco para Curitiba é que na cidade norte-americana o movimento permaneceu vivo, mesmo com algumas mudanças de perfil, mais organizado, variando entre protesto ou passeio, com o caráter menos festivo e de celebração de outrora, mas ainda assim se fez presente toda última sexta-feira do mês em sua cidade durante todos os seus 20 anos de existência. Em Curitiba, este mesmo

fenômeno de saída de muitos dos incentivadores iniciais e a dificuldade de renovação de seus membros inviabilizou a realização da Bicletada por muitos meses, simplesmente pela falta de quórum. Nos próximos capítulos, irei demonstrar como, apesar do enfraquecimento da Massa Crítica de Curitiba, a Bicletada, o “cicloativismo” ganhou outros contornos e formas, promovendo outras ações que mantiveram vivo o engajamento político em torno da bicicleta.

DO CRITICAL MASS À BICICLETADA: A EXPERIÊNCIA PAULISTANA

Semelhante a inúmeras Massas Críticas pelo mundo, a Bicletada no Brasil passou por alguns ciclos importantes de expansão e excitação, responsáveis por trazer à tona novamente a bicicleta como ferramenta política, fazendo parte de um novo processo de transformação nos modelos contemporâneos de organização e atuação dos movimentos sociais. Assim como em demais lugares, a Bicletada no Brasil teve seu momento de Ouro nos anos que se seguiram ao seu nascimento, mas hoje encontra-se enfraquecida ou reproduzindo diferentes práticas políticas daquelas que lhe conferiram destaque. Não por coincidência, este fenômeno ocorre paralelamente à maior visibilidade da causa dos ciclistas e ao *boom* de seu discurso nas grandes mídias. A bicicleta está empropagandas publicitárias e discursos políticos, como produto do capitalismo criativo, ou flexível, figurando cada vez mais em política públicas do Estado.

É inegável que, no Brasil, as Bicletadas foram responsáveis por expandir, de forma efetiva, o questionamento e as graves consequências de planejamentos urbanos e políticas desenvolvimentistas que tem no automóvel seu protagonista. Mais do que protestar, a Bicletada realizou tais críticas em forma de mudanças e perspectivas reais e práticas, ressignificando a funcionalidade das ruas e das cidades através da celebração de sua ocupação por pessoas que, não por acaso, utilizavam um meio de transporte até então concebido pela classe média e pela “opinião pública” como veículo de lazer, esporte e, portanto, de prazer e descontração. Trazê-lo para rua como veículo de transporte diário, de forma política, se deu através da manutenção e celebração de tais características, conferindo outro tom ao agir político.

Thiago Benicchio (2012) realiza uma rica reflexão crítica de tais fenômenos, tendo como referência a Bicicletada de São Paulo, primeira cidade do Brasil a se inspirar no movimento que surgia uma década antes em São Francisco e que rapidamente se espalhou pelo mundo. Conforme Benicchio, a Massa Crítica de São Paulo surgiu e cresceu basicamente de grupos anarquistas, ganhando status e expansão apenas através de meios de comunicação alternativos, como o Centro de Mídia Independente¹⁶. Exemplo importante deste contexto é a denominação que o Movimento passou a receber no Brasil: Bicicletada. Segundo Benicchio (ibid), o termo Bicicletada foi utilizado pela primeira vez em 20 de julho de 2001 durante protestos anti-globalização realizados em função do encontro do G-8 naquela mesma data, e que foi responsável por um vasto e original período de manifestações conhecido como Dias de Ação Global. Nestes dias, em inúmeras cidades pelo mundo jovens ocuparam as ruas para protestar contra os encontros realizados entre os principais coordenadores das grandes corporações mundiais e líderes de Estado, que tinham como função determinar os próximos passos de expansão da economia neoliberal pelo mundo, ancorados em organizações como FMI, Banco Mundial e OMC.

Abdicando de megafones, discursos unilaterais e palavras de ordem, os jovens ocupavam e resgatavam as ruas da funcionalidade economicista através de partidas de futebol, discussões promovidas na base da xerocracia¹⁷, das ações de black blocs e com muitas bicicletas, utilizadas como ferramentas simbólicas da luta contra o capitalismo e seu maior símbolo, o automóvel.

Em junho de 2002, inspirada nos dias de ação global e no Critical Mass, a primeira bicicletada mensal ocupou as ruas de São Paulo. Segundo Benicchio, desde 2002 até 2004 a Bicicletada era composta basicamente de jovens anarquistas e universitários, expandindo-se e interligando-se à programação cultural e aos eventos promovidos e divulgados através de mídias alternativas. A criação do blog *Apocalypse Motorizado*, por Thiago Benicchio

¹⁶ <http://www.midiaindependente.org/pt/red/2002/07/30369.shtml>

¹⁷ Xerocracia é um termo que traduz a prática de imprimir textos independentes, fazer inúmeras cópias (xérox) e distribuí-las aos participantes do evento.

e homônimo ao livro que mais difundiu as críticas à cultura do automóvel¹⁸, teve papel importante na consolidação e compartilhamento de mídias, artigos e grupos de discussão sobre o tema, influenciando diretamente o surgimento de Bicletadas em outras capitais brasileiras, como Aracajú, Curitiba, Porto Alegre, Brasília, entre outras.

Segundo Benicchio, a mistura entre transgressão e respeito acabaram fazendo com que tais ações fossem bem recebidas pela população, com simpatia ou, ao menos, tolerância, sendo raros os casos de conflito com a polícia ou com motoristas apressados. Thiago comenta que esta comunidade se manteve atuante até 2010, consolidando uma Zona Autônoma Temporária mensal para ciclistas em uma cidade completamente anti-ciclista, reproduzindo uma forte solidariedade e confiança suficiente, entre ciclistas, para que divergências políticas não interferissem negativamente no movimento. Entretanto, esta empolgação aos poucos foi se dissipando junto com seus membros.

Semelhante ao efeito descrito por Chris Carlsson com o surgimento do Critical Mass em São Francisco, a Bicletada proporcionou uma revitalização no potencial de participação política de uma parte da população, que vivenciou um longo período sem direitos democráticos, culminando no enfraquecimento significativo do engajamento político dos brasileiros. Assim, muitos vivenciaram pela primeira vez o contato com a política, através de um espaço de democracia direta, onde soluções e organizações eram realizadas em conjunto, sem a participação da grande mídia, de políticas públicas, sem partidos, nem patrocinadores, de forma descontraída e plural. Tais características fizeram com que a Bicletada conseguisse, em geral, a simpatia da sociedade e da própria polícia, que quando se mostrou violenta trouxe consigo a grande mídia. Entretanto, semelhante a outras cidades no mundo, a repressão policial e a cobertura sensacionalista da imprensa tornaram o movimento ainda mais popular e mais crítico, fazendo com que outras intervenções urbanas na mesma linha se proliferassem pela cidade.

Em 14 de Janeiro de 2009, Márcia Prado, uma das ciclistas mais ativas na Bicletada de São Paulo, foi atingida por um ônibus em plena Avenida Paulista e acabou perdendo a vida. Tal

¹⁸ <http://www.apocalipsemotorizado.net/>

“acidente” teve grande repercussão na mídia e, acompanhado de significativas ações de protesto por parte dos ciclistas, acabou contribuindo significativamente para o avanço nas discussões sobre o trânsito e os ciclistas na cidade, ampliando significativamente o número de defensores da bicicleta como meio legítimo de transporte.

A chegada da Bicicletada e dos discursos em favor do uso da bicicleta no *mainstream* em 2009 trouxe duas consequências ambíguas ao movimento, segundo Benicchio; ao mesmo tempo que ampliou significativamente as discussões sobre mobilidade urbana e do ciclista como cidadão de direito no trânsito, reduziu significativamente o potencial contestador e inspirador do movimento, que agora já havia perdido seu caráter de novidade. Benicchio confirma um fenômeno trabalhado por alguns autores neste trabalho, como Harvey (1992), a apropriação, por parte do mercado, de símbolos e discursos oriundos de movimentos e grupos rebeldes e sua materialização em mercadoria de consumo. Principalmente em países com pouca maturidade e educação política, como Benicchio destaca o Brasil, a colagem e reprodução de sentidos e símbolos políticos em discursos publicitários e mercadorias, mas também nos veículos de comunicação e nos campos da arte e da cultura, são marcantes e caracterizam a pós-modernidade e a atual configuração do capitalismo (HARVEY, 1992).

A proliferação de grupos, ideias e ideais em torno da bicicleta dentro do movimento e sua repercussão na política tradicional, no mercado e na mídia, acabaram dispersando os participantes da Bicicletada, que na tentativa de integrar a vontade de libertação do universo do trabalho às possibilidades de transformação social com a bicicleta, acabaram enfraquecendo o movimento e fragmentando seus discursos em meio a interesses alheios aos métodos de ação propagados pela Bicicletada, e que a fizeram crescer enquanto plataforma de empoderamento político, de sociabilidade e de democracia direta. Este fenômeno também foi observado na Bicicletada de Curitiba e será problematizado com mais profundidade nos capítulos seguintes.

Conforme aponta Benicchio, a apropriação da bicicleta enquanto potencial político por parte da política de Estado se reproduziu em políticas públicas e ações publicitárias que carregavam muitos dos termos difundidos pela Bicicletada, mas que, como a maioria das políticas públicas, se restringem a

soluções imediatistas que visavam atender aos novos valores da classe média paulistana. Enquanto esta buscava novas soluções individuais para problemas coletivos através da bicicleta, da mesma forma, as classes mais baixas também o faziam, mas como as distâncias que devem percorrer são muito maiores, passaram a trocar a bicicleta e o transporte coletivo pelo automóvel e a motocicleta, com o apoio determinante do Estado.

Entre 2010 e 2011, segundo o autor, a Bicicletada de São Paulo sofreu com a saída de muitos dos antigos participantes. A dificuldade de manutenção das premissas do movimento na transição das gerações acabou transformando o movimento em mais um passeio ciclístico ou espaço para brigas entre ciclistas e motoristas.

O movimento persiste e, até 2012, quando Thiago Benicchio escreveu este artigo, a Bicicletada permanecia com uma média de 150 participantes por encontro mensal e se mantinha um forte laboratório de prática política. Benicchio chama atenção, entretanto, à necessidade de maior maturidade e percepção dos “cicloativistas” aos perigos e reais transformações que podem surgir desta intensa assimilação da bicicleta e dos discursos ativistas ao status quo, sugerindo uma retomada e transformação radical do movimento originário. Como a cultura do automóvel deverá ser suprimida num futuro mais breve possível, cabe uma revisão analítica da efetividade de transformações que a bicicleta tem trazido com suas atuais conquistas e estratégias de ação, já que a forma como ela e o movimento se inserem neste processo irão determinar o quão transformador ambos podem ser e serão para a vida na cidade para além da questão da mobilidade.

NA CONTRAMÃO OU NO FLUXO? TORNANDO A MASSA CRÍTICA

Pensar o Critical Mass como um laboratório experiencial de democracia direta disponível uma vez por mês aos moradores de muitas das cidades do mundo permite identificar uma série de retratos das mais diferentes formas com que as pessoas interagem, se envolvem e comprometem com os princípios que naquele momento compartilham, revelando ainda os diferentes níveis de maturidade política expressos naquela sociedade. Enquanto construção democrática que se realiza como processo, e

não fim, se renovando constantemente através das mudanças geracionais e dos diferentes grupos que fazem uso daquele espaço, o Critical Mass, como expressão da sociedade da qual emerge, também convive com dificuldades e hábitos comuns de seu cotidiano.

Steven Bodzin¹⁹, outro participante e pensador do Critical Mass de São Francisco, comenta que a dificuldade em manter um movimento sem liderança parte não apenas de indivíduos que tendem a ocupar a posição de líder, mas de pessoas que estão acostumadas a serem lideradas. Sobre isto, ele comenta a posição cômoda de alguns ciclistas que participam da Massa Crítica, mas que não a vivem de uma forma crítica, como se propõem. Segundo Bodzin, muitos ciclistas participam do movimento como vivem em seu cotidiano, esperando que alguém lhes aponte direções a tomar, esperando que aqueles que se dedicaram mais intensamente à organização do evento determinem os caminhos e a postura do movimento.. Apenas seguem, sem se responsabilizar, prestar atenção ou cuidar dos outros, ultrapassando semáforos desatentos, contando com o cuidado de outros. Há também os que se aproveitam da multidão para enfrentar motoristas ou pedestres, sem se responsabilizar também por eles. Ambos os comportamentos, para Bodzin, o desapontam.

A presença deste tipo de diversidade e interesse dentro do Critical Mass, uns dedicados mais a seu aspecto de experimento social anárquico, outros como protesto a problemas diversos, outros apenas para andar de bicicleta em grupo, se manifestou e manifesta de forma também semelhante em várias partes do mundo.

Muitas críticas são realizadas ao Critical Mass por não cumprir regras de trânsito, por alguns ciclistas se expressarem algumas vezes de modo violento contra motoristas, ou por simplesmente não possuir reivindicações efetivas nem se satisfazer com conquistas políticas, principalmente estruturas cicloviárias. Segundo Adam Kessel²⁰, estas observações compartilham de um contexto em que o atual modelo de democracia e as leis que o efetivam, ao invés de se manterem sob um olhar crítico, reproduzem sua legitimidade enquanto campo

¹⁹ *Politics Can Be Fun*. AK Press: 2002.

²⁰ *Why They're Wrong About Critical Mass: The Fallacy of bicycle Advocates' Critique*. AK Press: 2002.

oficial de ação política, isentando mesmo seu caráter democrático de críticas. A naturalização deste campo “exclusivo” de democracia gera comportamentos que mesclam uma resignação apática de que não há nada mais a ser feito com um olhar criminalizador para movimentos que exercem política e democracia através de meios em o Estado de direito não se faz presente nem tem sua autoridade levada em consideração. Por este motivo, as críticas giram em torno, basicamente, do não enquadramento da política realizada pelo Critical Mass aos espaços insitucionalizados de participação democrática e à legislação vigente que, em geral, advoga contra a bicicleta, a ignora ou, simplesmente, a enquadra numa perspectiva conceitual e legal da qual discordam os ciclistas do Critical Mass.

Para Kessel, estas críticas representam diferentes perspectivas ideológicas sobre mudança social, e que também estão presentes na diversidade de ciclistas que acompanham e participam do movimento. Tal diversidade, segundo ele é a essência do Critical Mass:

These criticism present a useful gateway into how and why Critical Mass works. They bring to the forefront contrasting models of social change and particularly highlight the difference between so-called "liberal" or "reformist" modes of change and "radical" or "revolutionary" modes. Critical Mass actually brings out distinctions between these modes while at the same time encompassing them²¹ (KESSEL, 2002: p. 106).

Segundo Kessel, o Critical Mass equaliza em uma balança aspectos positivos e negativos que tem relação direta com sua

²¹ “Estas críticas apresentam um portal útil sobre como e por que Critical Mass funciona. Elas trazem para o primeiro plano contrastantes modelos de mudança social e, particularmente, destacam a diferença entre os chamados "liberais" ou modos "reformistas" de mudança e os modos "revolucionários" ou "radicais". Massa Crítica, na verdade, traz distinções entre esses modos e, ao mesmo tempo, que os abrange”. Tradução minha.

estratégia de ação. Para ele, se a pedalada tivesse como ideal ser propositiva, no sentido de tentar convencer pessoas a gostarem de bicicleta, ela não as estaria atrapalhando em seu caminho rotineiro, poderia ocupar apenas parcialmente a pista e, através do aspecto lúdico e alegre do movimento, atrair a simpatia dos que estão à volta. Sua proposta é reproduzir na rua o que se pretende que este espaço seja, um espaço de socialização composto por, e voltado para, pessoas interessadas em vivenciar esta experiência. Por outro lado, seu formato, seus *flyers* e a forma como expõe a questão da bicicleta transforma o Critical Mass num espetáculo do qual muitas pessoas tiram vantagens e repercutem, como políticos e a imprensa, colocando a discussão sobre a bicicleta cada vez mais em pauta.

Para Kessel, se a crítica principal gira em torno da não legalidade ou do movimento não se utilizar dos canais democráticos tradicionais para reivindicar direitos, o que também não é a proposta do movimento, este tipo de ação ganha cada vez mais corpo no intervalo entre uma e outra pedalada, já que os ciclistas que dela participam saem dela com sua bagagem e repertório crítico enriquecido, não apenas sobre as dificuldades e incoerências em torno do lugar e das possibilidades do uso da bicicleta na cidade, mas principalmente a respeito da correlação desta com contextos maiores que envolvem perspectivas sobre o que é a cidade e seus usos, sobre a ideia de democracia e as reais possibilidades de que esta se efetive em favor de um espaço mais seguro, saudável e socializador para a vida das pessoas.

Nos intervalos entre uma pedalada e outra, em conversas do dia a dia que relacionam a questão da mobilidade e da cidade a outras injustiças e mazelas sociais, é comum que a experiência política vivenciada na Massa Crítica reverbere em ações organizadas nos moldes da democracia tradicional. Neste ponto, Kessel comenta que o Critical Mass contribui, inclusive, para que os indivíduos advoguem de forma mais crítica nos próprios canais democráticos oficiais.

Entretanto, organizações e agências reguladoras de planejamento e zoneamento, assim como estruturas responsáveis por decisões ambientais, sociais ou econômicas, de desenvolvimento e planejamento de tráfego são, para Kessel, todas elas politicamente dirigidas, o que significa que elas são responsáveis pela distribuição de poder na sociedade. E as bicicletas estão fora desse radar. Contudo, dedicar suas ações

apenas à estas esferas levará o movimento apenas a pequenas vitórias, já que não é por este caminho que mudanças culturais efetivas costumam ocorrer. Kessel expõe uma série de movimentos organizados por classes reprimidas que foram bem sucedidos e se consolidaram culturalmente não apenas por estes meios. Para o autor e ciclista, nenhuma mudança significativa decorreu somente de convencimento, argumentos razoáveis nem bons debates. Seu sucesso, segundo o autor, deriva justamente de ações empoderadas e autônomas que se colocam justamente por canais de comunicação e expressão alheios às regras democráticas, primeiramente porque as instituições democráticas disponíveis são fortemente responsáveis pela situação oprimida destas classes, e porque foi justamente com sua postura de resistência, força, criatividade e identificação com relações outras, não hierárquicas e igualitárias, que estes movimentos emergiram e se consolidaram. Logo, para o autor, com a bicicleta não seria diferente:

The labor movement was not built by a concerted effort to convince capitalists that the workers were friendly people who deserved better pay. *De jure* racial discrimination did not end because of an effective public relations campaign highlighting the merits of African-Americans. Struggles for democracy and human rights under dictatorial regimes have never been won because the underdog rationally convinced the dictator to abdicate power. Why should the situation be any different for the Critical Mass community? (...) our situation is clearly that of an interest group that traditionally has been poorly represented in the American political system. Our Success is linked to our numbers, our strength, our power, and ultimately our unity, but it is not particularly dependent on good public relations and non-threatening demeanor²² (KESSEL, 2002: p. 107, 108).

²² “O movimento sindical não foi construído por um esforço conjunto para convencer os capitalistas que os trabalhadores eram pessoas amigas

O sucesso do movimento parte, portanto, da realidade política vivenciada por ele. Ao invés da reivindicação do direito de ser de determinada forma, sua força emana justamente de sua afirmação e vivência efetiva, com ou sem a autorização do Estado de direito. Uma experiência vivida não chama a atenção de políticos, em forma de reivindicação, mas se reproduz onde deve acontecer, no cotidiano das pessoas, enquanto happening, portanto. Segundo Kessel, ele e outras pessoas não participam do Critical Mass com o intuito de produzir boa impressão às pessoas, convencer motoristas e outras pessoas a advogarem em seu favor. Ele pedala justamente por que o Critical Mass é uma Zona Autônoma Temporária²³ na qual as bicicletas ocupam as ruas

que mereciam melhor remuneração . *De jure* discriminação racial não terminou por causa de uma campanha de relações públicas eficazes em destacar os méritos de afro-americanos . As lutas pela democracia e os direitos humanos sob regimes ditatoriais nunca foram ganhas porque a racionalidade oprimida convenceu o ditador a abdicar de poder.

Por que a situação seria diferente para a comunidade Critical Mass ? (...) A nossa situação é claramente a de um grupo de interesse que, tradicionalmente, tem sido mal representado no sistema político americano. Nosso sucesso está ligado aos nossos números, nossa força, nosso poder, e, finalmente, a nossa unidade, mas não é particularmente dependente de boas relações públicas e comportamento não-ameaçador”. Tradução minha.

²³ BEY, Hakim. TAZ: Zona Autônoma Temporária, Anarquismo Ontológico e Terrorismo Poético. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2004. A idéia de Zona Autônoma Temporária (ou TAZ, sigla em inglês) foi desenvolvida por Hakim Bay, pseudônimo de Peter Lamborn Wilson, em seu livro homônimo, não possui uma definição ou formato preciso, mas pode ser entendida como um agrupamento voluntário de pessoas diversas num espaço, não necessariamente físico, organizado de forma não-hierárquica e onde as liberdades são maximizadas. São formações coletivas autônomas que emergem nas frestas do sistema como microrrevoluções que, com a mesma naturalidade com que surge, desaparecem e reverberam em espólios individuais e coletivos. Ela carrega a idéia de que as revoluções não precisam ser processos amplos dos quais toda sociedade participa, mas podem ser processos cotidianos assumidos e realizados de forma individual ou coletiva, pequenas recortes no espaço e no tempo de nosso cotidiano e que servem como mundos paralelos nos quais seus participantes compartilham de um modelo de organização social completamente autônomo,

porque possuem o direito de reproduzir nela a socialização que ela deveria proporcionar, excluindo os automóveis porque é para as pessoas que, segundo ele, as ruas foram feitas.

O termo ação direta é usualmente atrelado ao tipo ação realizada pelo Critical Mass. Em geral, na concepção de Kessel (2002), ele está vinculado a duas diferentes práticas, uma diz respeito à tomada das ruas para protestos e performances e outra envolve a ação de assumir o controle sobre as condições de nossas vidas. A partir dos protestos anti-globalização ocorridos em 1999 em Seattle, sua interpretação divulgada e mais vulgar se baseou somente na primeira interpretação. A experiência de empoderamento e de auto-distribuição horizontal de poder e de consenso nos processos de decisão agregou aos seus participantes um aprofundamento de suas percepções e concepções políticas, compreendendo que aquele tipo de realidade não apenas pode existir, como já existe em vários lugares ao mesmo tempo. Para Kessel (ibid), assim como os movimentos de Seattle, o Critical Mass não apenas demonstra uma ideia, mas a realiza.

Esta discussão tem relação com o caráter anárquico do movimento. Apesar de tal termo ser utilizado de forma pejorativa para estigmatizá-lo enquanto um grupo de jovens que pretendem simplesmente deslegitimar as leis e regras sociais, de forma violenta e desorganizada, para Kessel (ibid) o Critical Mass deve se assumir enquanto anarquista. Primeiramente porque, segundo ele, o anarquismo diz mais sobre um método do que sobre uma ideologia e preocupa-se muito mais com o "como" do que com a busca por um modelo de sociedade. Por este motivo, seus atos visam construir formas não hierárquicas de vida em sociedade na prática cotidiana, em sua vivência. Algo além de protestos violentos em que realizam a destruição simbólica das estruturas de poder, apesar de serem constantemente reduzidos a estes de forma criminalizadora pela grande mídia. Neste sentido, o Critical Mass é poderoso não pela imagem e mensagem que passa aos que estão observando, mas porque empodera aqueles que dele participam efetivamente, estando aberto a quem quiser se juntar.

Mais do que direitos e estruturas físicas que confirmam ao ciclista status de cidadão de direito dentro da lógica de

reprodução social que produziu, entre outros males, os próprios problemas urbanos dos quais a causa da bicicleta emerge como possível solução, este movimento busca utilizar-se deste meio de transporte como símbolo de construção e realização de outros tipo de vida na cidade, algo que somente será possível se ele continuar se fortalecendo e autolegitimando por aqueles que dele participam. Do contrário, a bicicleta pode se transformar em mais uma ferramenta de reprodução de injustiças sociais, como ocorreu na própria cidade de São Francisco, cidade onde o movimento nasceu e que, hoje, possui ciclovias que efetivamente melhoram a qualidade de vida de seus moradores, mas que também reproduzem políticas urbanas gentrificadoras. Não que seu potencial transformador morra com isso, e a força com que o Critical Mass resiste nesta cidade é uma prova disso. São as consequências de um meio de transporte que, justamente por ser simpático à grande maioria dos indivíduos, quando vira moda, tem seu conteúdo simbólico apropriado de uma variedade de formas tão grande quanto à quantidade de ciclistas. Talvez esta seja sua maldição e seu grande desafio, transformar um bem comum em algo bom para todos.

Para tal, torna-se essencial esta constante auto-crítica por parte do movimento, principalmente no contexto atual, em que a bicicleta começa a se consolidar enquanto instrumento efetivo de locomoção na cidade. Estas coletâneas de artigos, contendo perspectivas diferentes sobre o movimento em todo o mundo durante seus mais de 20 anos de história, possuem grande importância neste sentido, principalmente por conter uma série de críticas e indicar muitos dos problemas compartilhados pelo movimento em muitas cidades.

Exemplo é o texto de Mario Bruzzone, *Putting the 'Critical' in Critical Mass: Patriarchy, Radical Feminism, and Radical Inclusiveness*²⁴, onde o autor chama atenção à reprodução dentro do próprio movimento de hierarquias que busca combater, enquadrando comportamentos como o patriarcalismo no mesmo contexto que consolidou a cultura do automóvel e as políticas não inclusivas do Estado. Tais argumentos visam provocar, naqueles que se utilizam da bicicleta como símbolo de um modelo ideal de sociedade, a necessária correlação entre posturas e problemas que não tem, necessariamente, correlação com mobilidade ou a

²⁴ Full Enjoyment Books: 2012.

bicicleta, aprofundando suas perspectivas para identificar as estruturas de poder que se reproduzem e legitimam diariamente, inclusive dentro dos movimentos sociais.

Segundo o autor, o Critical Mass não é um movimento de protesto que se direciona ao Estado. Quaisquer perspectivas políticas do movimento que tentam se transformar em demandas reivindicatórias do Estado acabam se reduzindo as mudanças e conquistas amenas e superficiais, como ciclo-faixas e ciclovias estratégicas para tornar trânsitos mais calmos. São demandas que, em sua perspectiva, não envolvem nenhum sacrifício nem mudanças em termos de condições, comportamentos e ideias, já que a cultura do automóvel está muito enraizada para que estas estratégias tenham alguma eficiência. Conforme Bruzzone, o Critical Mass é um protesto direcionado às práticas culturais que estão enraizadas, inclusive, no próprio Estado.

Tanto o Estado como a cultura do automóvel são manifestações do patriarcado reproduzem um conjunto de relações hierárquicas permanente, ambos demandam tal tipo de cultura e tendem a escutar reivindicações que as englobem. Por outro lado, o Critical Mass se propõe um conjunto de relações totalmente livres destas amarras, fazendo do espaço público itinerário de um modelo alternativo de relação social não hierárquica:

here the atomic unit is the *relationship* (...) relationships constitute all social phenomena.

This means that "autonomy", that central term of the T.A.Z., is relational - an achievement of a group, not the achievement of a single person (...) one person's freedom is inseparable from another's freedom (...) we are only free together (...) Even more, care makes us; care is productive²⁵ (BRUZZONE, 2012: p. 136, 137)

²⁵ “aqui a unidade atômica é o *relacionamento*. (...) relacionamentos constituem todo fenômeno social.

Isso significa que a "autonomia", esse termo central da TAZ, é relacional - uma conquista de um grupo, e não a realização de uma única pessoa. (...) a liberdade de uma pessoa é inseparável da liberdade de outra. (...)

A abertura do movimento, o olhar ao redor em busca daqueles que não são contemplados por ele, é o caminho sugerido por Bruzzone para que a bicicleta se consolide não apenas enquanto meio de transporte, mas como semente de mudanças sociais mais profundas, combatendo de forma consciente as diferentes formas com que se manifestam e reproduzem as desigualdades e hierarquias sociais, através da consciência de sua origem.

Entretanto, se antes a bicicleta era vista como uma parcial negação dos piores aspectos da civilização, hoje ela é parte integral da megamáquina. De acordo com Michael William (1992), os riscos envolvidos em andar de bicicleta são simplesmente uma questão de calcular quantos caminhos vamos cortar por segurança, que muitas vezes se resume a quanto você está disposto a arriscar sua vida para chegar a algum lugar mais rápido: velocidade é a essência da civilização.

Para o autor, somente caminhando é possível se deixar à reflexão, à análise contemplativa da paisagem, olhar as pessoas nos olhos. De bicicleta esse exercício é impossível numa grande cidade, pois se deve estar completamente atento a todas as enormes máquinas a vapor que podem, a qualquer descuido, matar. Não que o ciclista esteja constantemente em perigo, mas é uma irritação constante e que se faz presente, assim como a poluição, tornando a pedalada menos prazerosa.

Contrariando o discurso de muitos ativistas e teóricos do assunto de que a bicicleta promove maior interação entre o ciclista e as pessoas que encontram pelo caminho, tendo como base a atual violência e os riscos presentes no trânsito, para William (1992) é tão difícil manter uma relação no trânsito de bicicleta assim como o é de carro, especialmente à noite, quando seus rostos estão escondidos nas sombras. Como dirigir transforma a personalidade das pessoas, que colocam todas as suas frustrações no volante ao mesmo tempo em que exercem o poder que ele transporta, ciclistas, a seus olhos, são intrusos e irritam. Cria-se uma hostilidade velada que deixa a pedalada desconfortável.

Nós somente somos livres juntos. (...) Ainda mais, o cuidado nos faz; o cuidado é produtivo”. Tradução minha.

Estas dificuldades levam a uma série de problemas que dificultam a implantação de determinadas regras. Como o ciclista é, a todo o momento, jogado à margem da pista, é comum ele subir nas calçadas e ignorar determinadas regras e convenções que foram feitas tendo o transporte por automóvel como referência, como usar capacetes, andar na mão, ser visível, e que fazem parte de uma série de regulações que a civilização industrial estipulou. Por outro lado, o mau comportamento de ciclistas atrapalha a reputação destes com os motoristas, o que não justifica, mesmo assim, sua crucificação como indivíduos que não se levam a sério ou que se expõe ao risco de forma leviana. Mas mesmo cortando caminhos e não seguindo as leis de trânsito, o ciclista espera que os motoristas sigam as regras de trânsito, já que são eles quem oferecem risco de vida à população, devido seu peso e velocidade, porque um capricho ou uma desatenção deles podem ser fatais. O artigo 38 do Código de Trânsito Brasileiro²⁶, que garante a preferência a ciclistas e pedestres no trânsito, confirma este argumento. Entretanto, as ruas permanecem sendo dominadas por caminhões e carros, cabendo às bicicletas se adaptarem. E isso se repete nas regras de trânsito e no próprio discurso de muitos cicloativistas que acreditam que tudo se resolveria se todos seguissem a lei.

Michael William (1992) realiza uma reflexão profunda e crítica sobre o potencial “revolucionário” da bicicleta, chamando a atenção ao fato de que ela está mais interligada ao processo que procura combater do que a maioria dos ciclistas e militantes de sua causa costuma conceber. Se o mundo civilizado é composto por carros velozes, alienação e poder, a bicicleta não deve ser pensada como algo tão distante assim, ou oposta, como parece ser. Enquanto mercadoria e tecnologia, a bicicleta não apenas é feita com muitos dos mesmos materiais poluentes que compõem o automóvel, como também necessita de uma vasta rede de produção, distribuição e serviços necessários para que ela e suas peças sejam comercializadas e disponibilizadas para seus usuários.

Since we are constantly interacting with cars, we internalize their rules and logic.

²⁶ <http://www.jusbrasil.com.br/topicos/10622459/artigo-38-da-lei-n-9503-de-23-de-setembro-de-1997>

But bikes also resemble cars in the sense that, though engineless, they are composed of many of the same materials. Which implies the mines to extract the metals, the factories to process the rubber and plastics and to assemble the bikes, trucks to transport various materials connected with the production process, and the bikes themselves when they are assembled. Not to mention the shops devoted to retailing and repairing bikes, where we run into more boring jobs, commodity relations as usual and a plethora of accessories and gadgets, implying more mines and factories and more boring jobs processing, transporting and selling the stuff. Take a bike, follow it back to where it comes from, and you end up recreating the megamachine. With the contradictory — or hypocritical — note which often creeps into our relations with our street co-occupiers, bicyclists complain about trucks but tend to forget that we're dependent on them as well, as long as we're in an urban environment and unable to provide food in order to create the material basis for self-sufficiency²⁷ (WILLIAM, 1992: p. 4)

²⁷ “Uma vez que estamos em constante interação com os carros, internalizamos as suas regras e lógica. Mas bicicletas também se assemelham a carros no sentido de que, embora sem motor, eles são compostos por muitos dos mesmos materiais. O que implica as minas para extrair os metais, as fábricas para processar a borracha e plásticos e montar as bicicletas, caminhões para o transporte de diversos materiais relacionados com o processo de produção, e as próprias bicicletas quando eles são montadas. Para não mencionar as lojas dedicadas ao comércio a varejo e consertos de bicicletas, onde nos deparamos com mais postos de trabalho chato, relações mercantis como de costume e uma infinidade de acessórios e dispositivos, o que implica mais minas e fábricas e o processamento de empregos mais chatos, transporte e venda do material. Pegue uma bicicleta, a siga de volta para onde ele vem, e você acaba recriando a megamáquina. Com a contraditória - ou hipócrita - nota que muitas vezes se arrasta em nossas relações com nossos co-ocupantes da rua, ciclistas reclamam de caminhões, mas tendem a esquecer que somos dependentes deles, enquanto nós estamos

Outro ponto levantado pelo autor trata da função ou necessidade que o boom da bicicleta vem atender, atualmente, apesar da bagagem simbólica que já carregou e ainda carrega nos movimentos sociais. Como as bicicletas são constantemente adaptadas à linguagem do automóvel (no trânsito e na legislação), ela acaba reproduzindo as necessidades e lógicas do sistema em que é implantada, principalmente no que se refere à funcionalidade das grandes cidades, que tem suas ruas reduzidas a circulação de serviços e produtos que atravessam de um lado a outro atendendo sua fragmentada e segmentada organização espacial. Veículos motorizados somente ocupam grande parte da cidade porque diariamente as pessoas precisam percorrer grandes distâncias para realizar suas atividades. Assim, William (1992) destaca um ponto importante a ser levado em consideração nas discussões acerca do transporte, já que antes de discutirmos como estamos sendo transportados, a reflexão deve contemplar as questões que envolvem o “para onde” se vai e “por que” se vai:

Boring Jobs, empty entertainment, mindless shopping, etc. Bikes are a scale-down version of a need to get somewhere – or nowhere – fast; a coercive rhythm which is internalized and continues to function on automatic work-related activities²⁸ *ibid*, 1992: p. 3)

Neste sentido, a cultura do automóvel, mais do que uma prática de deslocamento, deve ser pensada como uma cultura capitalista, ditando a disposição espacial das funções da cidade, a geografia espacial e habitacional de suas classes sociais, os horários de seus fluxos, os tempos do lazer e do trabalho, os

em um ambiente urbano e somos incapazes de fornecer alimentos a fim de criar uma base material para a auto-suficiência”. Tradução minha.

²⁸ “Empregos chatos, entretenimento vazio, compras sem sentido, etc. As bicicletas são uma versão em baixa-escala de uma necessidade de chegar a algum lugar - ou lugar nenhum - rápido; um ritmo coercitivo que é internalizado e continua a funcionar em atividades automáticas relacionadas ao trabalho”. Tradução minha.

espaços específicos para cada tipo de prática espacial, um leque de acessos, funcionalidades, obrigações e responsabilidades que atuam de forma cultural, social e econômica na reprodução social. A troca de um veículo de transporte por outro pode trazer, é claro, uma série de benefícios de inúmeros graus, seja ele ecológico, nas sensibilidades, na própria saúde dos indivíduos, em suas psiques, como demonstram pesquisas comparativas em inúmeros países em que a bicicleta vem sendo implementada no lugar do automóvel²⁹. Entretanto, os meios de transporte são apenas algumas das engrenagens desta megamáquina.

Segundo Willian (1992), este tipo de crítica, apesar de soar herética em relação à bicicleta, é importante para que se crie realidades realmente diferentes, e não apenas estipular determinados símbolos que por si só são dependentes de uma vasta rede de serviços da qual necessita. A bicicleta, segundo o autor, enquadra-se neste contexto.

²⁹ <http://vadebike.org/2014/06/franca-paga-ciclistas-bicicleta-transporte-trabalhar-pedalar/>

CAPÍTULO 3: A CIDADE É MEU QUINTAL: ARTE, POLÍTICA, BICICLETA E A CONSOLIDAÇÃO DO MOVIMENTO BICICLETADA CURITIBA

PRATICAR A CIDADE: ARTE E ATIVISMO NO COLETIVO INTERLUX ARTE LIVRE

A união entre bicicleta, política e arte urbana se fez presente durante vários períodos da modernidade, tendo em comum a forma irreverente, festiva e, por muitas vezes, jocosa de ocupar os espaços urbanos, principalmente as ruas, realizando carnavais e promovendo intervenções que apelam a um tipo diferente de comunicação visual e verbal sobre assuntos políticos. Tais manifestações revitalizaram o agir político, agregando em seus discursos e práticas aspectos culturais, provocando um curto-circuito nas barreiras entre a política e a cultura, o cotidiano e as artes. Elas colocam-se sobre a cidade através do estímulo a formas originais e criativas.

Uma característica importante da criatividade e do tom descontraído com que se dão as Massas Críticas e Bicletadas pelo mundo é a presença marcante, em boa parte delas, de artistas urbanos. A linguagem da arte urbana, sua perspectiva sobre a cidade e a forma livre e contra-hegemônica com que interage e se expressa na/com a cidade encontrou forte eco na ideologia e espírito do Critical Mass.

Sarah Boothroyd (2002), ciclista e artista de Québec, Canadá, destaca a relação íntima entre arte de rua e o Critical Mass. Ambas espalham-se por zonas de cultura dominante e são subversivos. Assim como a arte de rua, o Critical Mass é tratado de forma ambígua, como forma de expressão legítima por um lado, mas também entendido como prática de delinquência, desordem e incômodo.

These two different designs of dissent each find their place in the cementscape, where both marginalized voices speak out against the cartography of the city; one in a vehicle without walls, the other using

walls as its vehicle (BOOTHROYD et al., 2002: p. 25)³⁰.

O artista urbano pode ser entendido como um crítico social e, também, como uma manifestação do universo urbano que o cerca. O diferencial comunicativo da arte com a cultura e a cidade e sua condição de subversão têm exercido cada vez mais influência sobre os movimentos sociais, incrementando percepções e concepções ideológicas, transformando estratégias de ação direta e expandindo suas possibilidades de influência a contextos espaço-temporais e culturais cada vez mais cotidianos. A arte engajada atua com estratégias de proximidade que se voltam não somente ao Estado, mas, costumeiramente, à própria população, através de discussões e diálogos promovidos pelo que Bourriaud (2009) chama de “estética relacional”, criando micro-utopias artísticas cotidianas que promovem a participação, o convívio e a resistência às estruturas formais e às funções sociais vigentes (MOTTA & ALICE, 2012). Constitui-se, assim, uma forma de arte pública baseada no diálogo e na comunicação pública (RUBIO, 2013), partindo-se de estratégias que superam críticas diretas à sociedade, atuando de maneira propositiva e pontual através da promoção da proximidade. A arte urbana exerce, assim, uma política de conexão do sujeito com o espaço da urbe, provocando a percepção e a consciência de quem está na cidade. Há, neste sentido, como propõe a artista visual e curadora Lilian Amaral³¹, a intenção de uma política pública e uma poética pública, uma relação poética no cotidiano entre artistas, obras e a população.

Contraponto a uma cultura de massas que exige respostas mecânicas e rápidas, a arte urbana propõe um lapso de reflexão no indivíduo, entre sua consciência e seu sentimento, uma suspensão do tempo acelerado e uma reflexão que permite que este se conecte de maneira diferente com sua cidade. É o que o artista Rage³² chama de “acupuntura da cidade”, na qual as

³⁰ “Estes dois diferentes desenhos de dissidência encontram seus lugares na paisagem de concreto, onde ambas as vozes marginalizadas falam contra a cartografia da cidade; uma através de um veículo sem paredes, a outra usando as paredes como seu veículo”. Tradução minha.

³¹ <http://www.aiue.com.br/video/48313274>

³² Idem

manifestações artísticas atuariam como pontos de energização e autonomia no corpo urbano.

Em consonância com o conceito de heterotopia de Foucault (2009), a arte urbana cria espaços imaginários ao ressignificar os usos comuns de espaços comuns. Esta bolha espaço-temporal cria um universo de socialização e um sentido de ser na cidade que recodifica os padrões habituais de relação e socialização. Mais do que utopias, ideias que não possuem lugar, estas intervenções artísticas promovem a existência de uma realidade ambígua num mesmo espaço.

A intervenção artística transforma paisagens, ocupa e intervém em lugares potenciais ao uso humano, mas que nos passam despercebidos quando nos locomovemos do ponto A ao ponto B. A arte urbana e a bicicleta promovem o estranhamento da rotina, reconectando o sujeito com sua cidade ao ver o familiar com outros olhos. Uma catarse intersubjetiva sobre a cidade no sentido de que, através de formas não condicionadas de sentir e vivê-la, percebe-se nela seus aspectos violentos e desagregadores, aproximando subjetividades desconhecidas, mas concebidas dentro de um mesmo contexto social e político. Segundo o artista Rage³³, a arte, como forma política, atinge mais pessoas porque é mais sensorial, induzindo nelas uma reflexão por conta própria, de forma que não se sentem coagidas por um discurso ou um panfleto que apenas lhe propõe acatar ou não idéias prontas. Segundo Tania Alice e Gilson Motta (2012), estas ações condizem com o que Bourriaud (2009) denomina “socialidades alternativas”, momentos de convívio construídos ao instaurar formas de convivência que apontam possibilidades de libertação dos padrões estabelecidos e possuem fins políticos diretos e intencionais.

O ativismo não consiste simplesmente em ser contra. Para muitos artistas, não se trata de denunciar e contestar o que parece inaceitável na sociedade, mas formular propostas positivas, podendo ir até a exploração concreta de utopias (LEMOINE & OUARDI, 2010: p. 25. In: MOTTA & ALICE, 2012: p. 39-40).

³³ Ibid

Neste sentido, a criatividade é revolucionária em sua essência (...) Trata-se de utopias por contágio, utopias geradas pela transformação por contaminação das subjetividades, territórios existenciais alternativos aos propostos pela mediação do capital (MOTTA & ALICE, 2012: p. 39-40)

O “ativismo” colabora, portanto, tanto para o processo individual que antecede a ação política (intersubjetividade) quanto para seu próprio agir (movimentos sociais e coletivos), promovendo novas formas de comunicação. O aspecto político da arte não se encontra somente no conteúdo de sua obra, mas principalmente no próprio processo de criação, execução e comunicação. Usando como suporte os espaços públicos, lugares “incomuns”, seus efeitos e significados são conferidos pela livre interpretação de quem observa.

O potencial desta arte está na possibilidade de ela se manter fiel a idealismos e à concepção de modos de vida ideais e, diante disto, indicar insatisfações e sinais de “revolta”. O alcance do potencial ativista da arte tem sido perceptível através do tipo de ação política que vem pautando os novos movimentos sociais surgidos contemporaneamente na Europa, EUA e em vários países da América Latina. Exemplo deste fenômeno é o cicloativismo, suas formas culturais e artísticas de manifestação, objetos deste trabalho, com seus happenings, massas críticas, bicicletadas, seus festivais de arte e cultura ao ar livre, a promoção de vagas vivas re-significando espaços e tempos do cotidiano da metrópole. Realizam-se festas, passeios, shows públicos, agregando criatividade e bem-estar às ações, afirmando a presença do político em todos os âmbitos da vida social e propondo novas formas de viver a/na cidade. São ações que se firmam e se empoderam através da potencialização da criatividade enquanto ferramenta cotidiana de sobrevivência e transformação social, ampliando possibilidades de ação. É um tipo de revolução que atua a nível micro-social, afetando indiretamente o macro através da transformação das subjetividades, moldando-as de forma autônoma e criativa.

Em Curitiba, o recente retorno da visão política sobre a bicicleta também passou significativamente por este processo de intervenção política através da arte, algo que caracterizou definitivamente a identidade do movimento político da bicicleta nesta cidade.

Tudo começou quando alguns jovens artistas, alunos da Faculdade de Belas Artes do Paraná, se aproximaram tendo em comum o hábito de “praticar a cidade”³⁴, andando de skate, fazendo grafites e colagens. Formou-se então um grupo multidisciplinar composto de escritores, filósofos, sociólogos, músicos, escultores, artistas urbanos, chamado Interlux Arte Livre. Conforme aponta um de seus membros, o Interlux foi o coletivo mais atuante na cidade na primeira década do terceiro milênio, realizando intervenções artísticas urbanas que, posteriormente, passaram a ganhar uma escala urbanística, criando praças e bosques piratas. Uma das primeiras intervenções importantes realizadas pelo coletivo foi o “Domingo na Urbe”, no ano de 2005. Visando demarcar a conquista do espaço pelas pessoas, o coletivo se apropriou temporariamente de um posto de combustível abandonado, realizando, no local, diversas intervenções artísticas e performances musicais e cênicas³⁵.

As ações do coletivo passaram a ganhar maior repercussão quando o grupo passou a se reunir em um ateliê, no bairro Alto da Glória. Dali iniciou-se uma série de ações autônomas que começaram a transformar rapidamente o cenário do bairro. Exemplo é a Jardinagem Libertária, proposta de reflorestamento da cidade e ocupação de seus espaços ociosos, plantando ervas medicinais e dezenas de árvores frutíferas e nativas em suas calçadas e terrenos baldios. Segundo um de seus membros, num período de 2 anos, aproximadamente 30 árvores haviam sido plantadas pelo coletivo somente no perímetro de 100 metros em torno do ateliê, demarcando-se fortemente contra o processo civilizatório que rapidamente estava transformando a paisagem daquele bairro residencial, composto por muitas casas antigas, através da construção de rápidas avenidas, condomínios e a derrubada de muitas árvores.

³⁴ Termo utilizado por um membro do Interlux Arte Livre, coletivo de artistas que idealizou e iniciou a Bicicletada de Curitiba.

³⁵ <https://www.youtube.com/watch?v=WmA4ZsaEgw>
<https://www.youtube.com/watch?v=6hmY2Ac2kLc>

As intervenções do Interlux ganharam ainda mais vitalidade e reconhecimento nos anos de 2007 e 2008. Em 2007, o coletivo convocou uma série de artistas e realizou uma ação conjunta sobre o tapume de um terreno baldio, que estava abandonado e cercado devido à especulação imobiliária. No ano seguinte, o grupo repetiu a ação, mas dessa vez ocupou o terreno, instaurando ali uma “Praça Pirata”. Tomando aquele espaço para si, o coletivo construiu vários canteiros, plantou mudas de árvores, ervas e flores, construiu hortas, além de decorar a ela e seu entorno com grafites, colagens, estencils e pichações que caracterizariam a existência de um espaço vivo, construído de forma coletiva e livre, sem necessitar do aval de nenhuma autoridade. Sua legitimidade consistia em pessoas do bairro agindo sobre ele e tornando-o mais estimulante ao convívio e às ações em conjunto. Conforme descrevem os jovens do coletivo durante esta ação³⁶, seu interesse era constantemente atuar em sua microrregião, e estimular as pessoas da vizinhança a assumir a responsabilidade e o interesse sobre seu bairro, já que a maioria não está acostumada a agir sobre seu meio deliberadamente, normalmente esperam que seus bairros sejam administrados pela prefeitura, por ONGs, institutos, empresas etc.

Tais atos partiam de uma desobediência civil consciente, da não correlação entre a forma com que as autoridades gerenciam o espaço público e os interesses reais de seus moradores e, principalmente, da incompatibilidade com a existência mesma da própria autoridade sobre os bairros e a vida urbana para além da autonomia e liberdade de seus próprios moradores. A percepção de uma realidade crescente cuja perspectiva e uso da cidade é totalmente alheio ao convívio gerou nestes jovens o impulso ativo e criativo de retomar o controle e a responsabilidade sobre suas vidas e sua cidade, suas ruas, calçadas e demais espaços, buscando estimular nas pessoas sua capacidade criativa e artística, sua sensibilidade ao outro e o desejo de ocupar as ruas, reunindo o que há muito tempo estava e permanece cada vez mais separado: o trabalho e o tempo livre (CARLSSON, 2014).

As ações do grupo se tornavam cada vez mais coesas e em sintonia com uma perspectiva de vida urbana totalmente autônoma, com ações em prol da construção, ou retorno, de um

³⁶ <https://www.youtube.com/watch?v=gwv0RFGMWnw>

outro tipo de civilidade baseada no encontro e na integração cada vez mais íntima e sensível das pessoas entre si e com sua cidade, a vegetação que a compõe, a qualidade do ar que respira, o cultivo da coexistência sadia das diversas formas de vida que compõem um bairro e a cidade, como seus animais, sua vegetação e seus rios. Uma visão holística da relação do ser humano com seu meio que carregava fortemente em si uma perspectiva e prática política anarquista, influenciada por uma orientação filosófica hinduísta de vida, já que o ateliê funcionava numa escola de yoga sendo, alguns de seus membros mais influentes, seus professores e praticantes.

A bicicleta emerge, neste contexto, com este mesmo corpo simbólico. A partir da percepção sobre as vantagens dela para que eles mesmos pudessem acessar a cidade da forma como estavam fazendo, com autonomia, empoderamento, livre, eles passaram a depositar nela um valor simbólico transformador, ligado à autonomia, à socialização, a um sentimento mais comunitário e orgânico em relação à cidade e aos demais moradores, uma ferramenta de humanização da cidade, planejada e tomada por carros e usufruída a partir de determinações técnicas e mercadológicas que afastam os indivíduos um do outro.

Conforme explicam seus membros em entrevistas, toda a locomoção do coletivo pela cidade, as formas como se relacionavam com ela, observando seus problemas, espaços ociosos e com potencial de intervenção, a forma como recebiam e interpretavam os estímulos da cidade, assim como a estética criativa e crítica com que respondiam a esses estímulos, eram realizadas de bicicleta. Suas capacidades cognitivas e perceptivas eram alimentadas por toda a série de sensações e experiências que este meio de transporte pode proporcionar, principalmente numa cidade tomada por automóveis e um trânsito ostensivamente agressivo.

O COLETIVO DE ARTE VIROU MOVIMENTO CULTURAL: A BICICLETADA DE CURITIBA

No ano de 2005, um dos membros do Interlux, que posteriormente atuaria como um dos principais, senão o principal, protagonistas do cicloativismo em Curitiba, chegou ao ateliê, numa reunião do Interlux, com a idéia, trazida de São Paulo, da

existência do Critical Mass em todo o mundo e sua proposta de retomar as ruas dos carros para as pessoas, questionando seu trânsito funcional, sua divisão social, seus malefícios para a saúde e bem estar, através da bicicleta. Perspectivas que estavam completamente em sintonia com a ideologia por trás das ações do coletivo.

O Interlux passou, então, a organizar a Bicletada de Curitiba. A Bicletada colocou o aspecto lúdico e autônomo das intervenções urbanas em movimento, como uma Zona Autônoma Temporária móvel, um enxame de ciclistas que surge sem avisar, toma conta das ruas e bloqueia o fluxo comercial da cidade e seus automóveis, pedindo licença enquanto passa, sem qualquer autorização oficial, exercendo, apenas, um direito legal, mas, mais que isso, “natural”, de ir e vir (e permanecer).

O aspecto descontraído e festivo, com pessoas e bicicletas fantasiadas, tendo predeterminado apenas o local e o horário de encontro, sem percurso predefinido, lideranças ou regras a não ser a ocupação das ruas, deixou autoridades e população um pouco perplexas, pois não entendiam aquela mistura de passeio e protesto que se colocava com argumentos políticos na rua. Inspirados pelo exemplo dos Provos holandeses, dos Situacionistas e do Critical Mass, a Bicletada incorporou a arte e a poesia de forma definitiva nessa nova onda em favor da bicicleta e provocou, no Interlux, um crescente processo de construção política, passando, a partir de então, a direcionar boa parte de suas obras, mostras e intervenções ao elogio à bicicleta e à crítica à forma predominante de ocupação e mobilidade no espaço urbano.

Essa consciência política em torno da cidade e do trânsito proporcionada pela bicicleta provocou, no coletivo, um estímulo a ações de protesto. Se antes o grupo dedicava-se principalmente a discursos e práticas autônomas e independentes de diálogo ou crítica direta ao Estado e às políticas públicas, já que suas ações, perspectivas e críticas se davam predominantemente a nível cultural, agora a identidade de ciclista e as violências que tal condição sofre diariamente no trânsito, apesar da existência de uma legislação favorável, levaram o movimento a um outro tipo de ativismo, mais ligado à reivindicação e tentativa de diálogo com as instituições políticas e seus representantes, realizando suas performances e ações de forma artística e lúdica.

É neste contexto que em setembro de 2007, mês que compreende o Dia Mundial Sem Carro, o coletivo Interlux Arte Livre realizou uma mostra artística dedicada somente ao tema da bicicleta e da mobilidade. O Festival “Arte, Bicicleta e Mobilidade”, o Arte Bici Mob, contemplou, e o faz até hoje, uma programação extensa com debates, intervenções e mostras que discutem a mobilidade contemporânea nos centros urbanos, se espalha por toda a cidade e dura todo o mês de setembro, propondo um novo paradigma urbano, mais racional, criativo e não poluente.

Essa manifestação em torno da bicicleta se consolidou na cidade, que hoje oficialmente celebra o mês de setembro como mês da bicicleta e tem o Festival como evento principal. Em 2014, o festival aconteceu pela oitava vez com mostras de cinema sobre bicicleta, shows musicais, como a Musicletada, além de inúmeras oficinas, debates e apresentações artísticas que criaram e vem fortalecendo ano a ano o gosto pela bicicleta em Curitiba.

Com a Bicicletada, o grupo chamava atenção à discrepância entre os modelos de organização e vida social na cidade que estes dois veículos de locomoção, a bicicleta e o automóvel, representavam. A primeira delas foi a pintura de uma ciclofaixa pirata na rua em que se localizava o ateliê do coletivo, a primeira ciclofaixa de Curitiba. O evento foi realizado no dia 22 de setembro de 2007, Dia Mundial Sem Carro, e vastamente divulgado, principalmente entre os moradores do bairro. Os jovens fizeram uma barricada com bicicletas na entrada da rua e a fecharam ao trânsito de veículos, colocaram mesas de frutas, música e convidaram os moradores do bairro a ocupar aquela rua e compartilhar de uma ação direta que visava demarcar deliberadamente o direito dos ciclistas de estar na rua, assim como o da própria população em ocupá-la para outro fim que não o trânsito de veículos.

Não tardou para que uma viatura da guarda municipal chegasse ao local e proibisse a ação, alegando crime ambiental. Três jovens foram detidos e condenados a pagar uma multa em dinheiro. Festas e eventos foram organizados para arrecadar verba para o pagamento da multa, mas não foi necessário. Assim que o atual prefeito assumiu, em 2013, a multa foi perdoada e o dinheiro arrecadado foi doado à Secretaria de mobilidade urbana para ser destinado a obras cicloviárias na cidade.

Outra performance de ocupação do espaço urbano e reconstrução de suas funcionalidades criada pelo coletivo Interlux, e que se repete de forma constante até hoje, é o Música Para Sair da Bolha. Inicialmente com frequência mensal, o evento consiste na ocupação de uma praça ou cruzamento onde os engarrafamentos e a concentração de automóveis se dão de forma mais crítica, numa sexta feira durante o horário de pico, a partir das 18h. Para este evento, bandas realizam apresentações musicais e, através de faixas e performances, convidam os motoristas que por ali passam, e estão presos em seus carros devido ao trânsito, a sair dele e usufruir da cidade, socializar, ouvir música e se divertir. Estimulam nos transeuntes a possibilidade de ocupar a cidade de outras formas, a vê-la como espaço de lazer e socialização, de encontro, e não apenas uma linha reta entre sua casa e seu trabalho. Hoje o Música Para Sair da Bolha ocorre algumas vezes durante o ano, principalmente durante o Mês da Bicicleta.

Outra performance marcante realizada pelo coletivo Interlux Arte Livre foi o “Fuck Andor”³⁷. Uma carcaça de fusca foi coberta com flores brancas e decorada com fitas. Uma série de pessoas foi convidada a ajudar em seu transporte, apoiado por suporte braçal, do bairro Alto da XV até o bicicletário livre do Centro Cívico, onde foi sepultado. Esta obra, realizada no dia 19 de setembro de 2010, foi apenas uma dentre tantas outras intervenções e instalações realizadas pelo grupo na primeira década do século XXI, que em pouco tempo instalaram a bicicleta no imaginário curitibano como uma porta para mudanças mais profundas no processo de reprodução social, propondo uma nova forma de relação com a cidade, que leve em consideração os limites e potenciais humanos, favoreça os encontros e entenda a convivência como sentido de ser deste espaço.

ENFIM, O USO DA BICICLETA É DISCUTIDO. MAS, O QUE ACONTECEU COM A BICICLETADA?

A Bicicletada, enquanto movimento social, em sintonia com as Massas Críticas de todo o mundo, sempre se caracterizou por uma mistura heterogênea, fluida e inconstante entre protesto e

³⁷ <http://vimeo.com/15595167>

celebração. Como é um movimento que muda de mês a mês, já que é composta em cada mês por pessoas diferentes e contextos diferentes de inserção, o fato de possuir uma diretriz livre e sem predeterminações sobre o que fazer, sua performance e como se comportar enquanto grupo fez da Bicicletada várias e diferentes Zonas Autônomas Temporárias que surgem e desaparecem de mês a mês. Criada e implementada nos primeiros anos a partir da visão anarquista e pacifista do Interlux, o caráter lúdico e descontraído sempre prevaleceu, mas acompanhado de reivindicações direcionadas ao poder público. Com o tempo, algumas bicicletadas tomaram a direção da prefeitura e do palácio do governo e os representantes do Estado passaram a ser procurados pelos seus membros, reivindicações mais embasadas começaram a surgir. Entretanto, como os artistas do Interlux estiveram sempre envolvidos, a questão performática e de celebração do movimento sempre prevaleceu de forma criativa sobre posturas de confronto, mesmo em bicicletadas que não foram chamadas pelo próprio Interlux, pois sempre havia alguém do coletivo presente.

A Bicicletada inseriu a discussão política sobre a bicicleta nos meios de comunicação da cidade, deu visibilidade ao ciclista e inseriu a bicicleta nos debates políticos e nas reflexões sobre a violência no trânsito, sobre os usos da cidade dentro de um carro congestionado e sobre os problemas ambientais ligados ao transporte automotivo. Trouxe também a valorização do ciclista enquanto cidadão com direitos de estar na via, da bicicleta enquanto meio de transporte, não apenas de lazer, como vinha sendo vinculada pela classe média, assim como se buscou desconstruir o estigma da bicicleta como sinônimo de pobreza ou atraso, já que agora a classe média também passou a utilizá-la em seus deslocamentos diários. Em tempos de economia verde, isso também reverberou na grande mídia e na economia, conferindo à bicicleta um alto valor para o mercado, assim como uma poderosa arma política.

A postura de protesto, de reivindicação por políticas públicas ou pelo poder de participação nas mesmas em parceria com a prefeitura passou a fazer cada vez mais parte do discurso e das ações do movimento. Aos poucos, a característica original de sua ação política, que se baseava basicamente na própria ocupação da rua de forma autônoma e em prol da convivência como ato político em si, passou a ganhar menos destaque em

contraposição a ações direcionadas ao poder público em busca de direitos.

Os motivos para esta guinada e as consequências destas transformações estratégicas são diversos, como veremos na seqüência, trazendo diferentes consequências ao movimento. Alguns elementos são apontados por seus participantes na tentativa de entender este processo. A tendência de sua formalização enquanto movimento social que reivindica políticas públicas pontuais afetou parte dos participantes que a freqüentavam apenas como espaço de socialização e se identificavam justamente pelo fato de se sentir agindo politicamente fora dos moldes tradicionais de protesto e reivindicação. Por outro lado, aos que passaram a freqüentar a Bicicletada como espaço de pressão política e reivindicação por direitos, a Bicicletada, como era organizada, não conseguia grandes vitórias, como sugerem 35% dos entrevistados. A gestão municipal anterior à atual era pouco receptiva ao movimento, o que desmotivou muitos de seus membros, que passaram a entender esse fenômeno como uma limitação da Bicicletada em seu potencial de aproximação com a prefeitura em busca de políticas públicas.

A predominância da visão do protesto e reivindicação por direitos em detrimento dos aspectos cultural e de celebração, que marcaram o Critical Mass em todo o mundo e formaram a identidade do movimento Bicicletada de Curitiba, se efetivou de forma tão marcante que as declarações realizadas hoje por muitos dos seus membros se referem politicamente à Bicicletada salientando que sua grande vitória foi colocar a bicicleta em pauta nos debates públicos e políticos da grande mídia, do mercado, da propaganda e, principalmente, na agenda política da prefeitura. Na mesma linha, muitas das declarações ouvidas durante esta pesquisa recordam de quando o ativismo era realizado apenas pelas bicicletadas como um período difícil, pois o movimento era ignorado pelo poder público e as promessas que este lhes fazia nunca eram cumpridas, o que pode nos levar a acreditar que a grande função da Bicicletada fosse chamar atenção da população e poder público à existência e direito de ciclistas na rua, lhes proporcionar visibilidade, e às reivindicações civis do movimento em prol de estrutura cicloviária, principalmente, e de medidas para melhorar sua segurança. Ressalta-se, inclusive, o aspecto geracional em suas falas, tratando o atual momento do

movimento como mais maduro, experiente, com atores capazes de compreender e interagir com o poder político em uma situação de igualdade não apenas política, mas etária, já que esta ideia de maturidade está ligada também aos próprios membros do movimento, já que ambos, ciclistas e movimento, estão nove anos mais velhos.

As menções à seu aspecto lúdico, anárquico, radical e criativo remetem a um papel social comumente atrelado à juventude e compreendido através de um status menor, compreensivo e até admirado por reproduzir o estereótipo do jovem crítico, mas politicamente menosprezado por questionar elementos culturais já enraizados e reproduzidos nos espaços oficiais de prática política. De fato, chamar a atenção do poder público e reivindicar uma canal de diálogo direto com os gestores da cidade sempre estiveram entre os objetivos da Bicletada, entretanto ela se realizava dentro do vasto conteúdo simbólico e político que aquela Zona Autônoma Temporária trazia em suas referências, principalmente se a pensarmos dentro do contexto de ações e ideologia do Interlux no período que surgiu e no Critical Mass como referência, assim como todas as suas outras intervenções na cidade paralelamente à Bicletada, happenings cujas performances já compreendiam seu sentido político de ser em sua própria realização.

O movimento passa a se caracterizar, então, cada vez mais por uma pluralidade de práticas políticas que mistura posições ideológicas e confere, ao movimento, diretrizes fluidas e cíclicas entre a autonomia e a legitimação do poder público. Se, por um lado, a Bicletada é elogiada por ter revolucionado as formas de ação política na cidade, estimulando as pessoas a ocuparem-na sem autorização ou necessidade de legitimação por parte de qualquer estrutura de poder como o Estado (já que este é um dos responsáveis, inclusive, pela construção do modelo de espaço urbano que combatiam), por outro o movimento passou, lentamente, a abrir mão deste capital político que emergiu da arte e fazia da cultura da bicicleta algo livre e autônomo. Suas ações passaram a se voltar essencialmente ao poder público, solicitando a este que legitimassem a força de seu capital político conquistado, e reivindicando, agora, um espaço de voz ativa e participativa na prefeitura, junto às políticas públicas urbanísticas que contemplem o ciclista e propiciem novas formas de socialização na cidade.

A Bicicletada ajudou muito porque a gente provocava as pessoas na rua... - vai de bicicleta! - Se parava um pouco dava pra conversar com a pessoa, pra elas tentarem usar. Mudança de cultura de falar que a bicicleta tem que andar na rua. Tudo isso acho que foi uma vitória grande da Bicicletada. Antes dela todo mundo achava que lugar de bicicleta não era na rua, na calçada. Acho que a Bicicletada quebrou barreiras mesmo. Curitiba, antes da Bicicletada, era morta em termos de manifestações sociais. O máximo era manifestação de sindicato em greve. A Bicicletada foi uma porrada na cabeça dos curitibanos. Era irreverente, anárquico, movimento social sem precedentes. Talvez nos anos 70 tivesse, mas agora não tinha, isso mudou a cabeça de muita gente, ampliou os horizontes de muitas pessoas, elas verem que podem mais na questão da interação social, de querer fazer algo pela cidade, uma construção conjunta. O anárquico em relação à Bicicletada é que você só tem horário e lugar pra começar. Você convida todos a ter uma participação livre e não sabe o que vai acontecer. Completamente anárquico. Tem gente fantasiado, tem dia diferente do outro. Era pequena, daí todo mundo foi agindo no seu círculo, aí a gente começou a sair no jornal, porque ninguém tava preparado pra isso. Aí em 2007 teve a ciclofaixa pirata. Daí fizemos uma festa pra pagar a multa da ciclofaixa. Daí começou a ter o Arte Bici Mob. Ele começou com uma exposição de arte deles, que eram artistas, daí a coisa foi aumentando. A gente tava forçando contato com a prefeitura, mas eles ignoravam a gente. Eles chegaram a prometer coisas, mas não cumpriam, ou faziam errado, diferente. Eles pensavam “ah esses piás de bosta querem dar pitaco nas coisas importantes da cidade, são uns manés, não tem autoridade nenhuma.” Foi ganhando proporção, destaques na mídia, aí começamos a provocar mesmo. Ir na frente na casa do prefeito. Antes da ciclofaixa os ciclistas foram lá e eles falaram que a gente podia contar com o apoio deles, eles iriam chamar a gente. Só que não tinha uma pessoa lá (na prefeitura) que andasse de bicicleta, então eles não sabiam nada. Aí fizeram a ciclofaixa de lazer e não nos convidaram. Aí fizemos uma super bicicletada.

(Cicloativista membro da CicloIguaçu e que vivenciou todas as transformações do movimento desde sua criação, no Interlux, até o momento.)

Com eventos já enraizados na programação cultural e política da cidade, como o Festival Arte Bici Mob, as diversas atividades do mês da bicicleta e em comemoração ao Dia Mundial Sem Carro, como o desafio intermodal e a Musicletada, a Bicicletada conseguiu atingir o consciente coletivo de Curitiba, assim como o número de ciclistas na cidade começou a aumentar

significativamente. Entretanto, ao contrário do que se esperava, a Bicicletada de Curitiba, seguindo um fenômeno semelhante em muitas Massas Críticas pelo mundo, se enfraqueceu, e os motivos para tal são diversos. A Bicicletada já se consolidava como um evento mensal na cidade, e o aspecto de novidade, originalidade e a excitação por participar de algo sem precedentes se atenuou. Comprovação deste fato é que a Bicicletada do Dia Mundial Sem Carros chegou a contar com mais de 3 mil ciclistas nas ruas de Curitiba em 22 de setembro de 2012, fantasiados, enfeitados, com um forte clima de pertencimento comunitário e celebração. Enquanto isso, as Bicicletadas mensais levavam, e levam, poucas dezenas de pessoas às ruas, e alguns meses que o grupo não saiu por falta de quórum.

Fator importante neste processo foi a mudança no dia e horário das bicicletadas. Desde que surgiu, o evento sempre ocorreu no último sábado do mês, pela manhã. Apesar de divergir das Massas Críticas de todo o mundo, que saem sempre às sextas-feiras, no horário de rush do trânsito, justamente para fortalecer o aspecto de happening e dar outro sentido ao trânsito, dominado por veículos apressados, em seu horário mais crítico. Entretanto, ocorrer no sábado se mostrou positivo para a Bicicletada de Curitiba, um evento com caráter muito mais descontraído e de celebração, com muito menos conflitos do que costumeiramente se costuma presenciar em Massas que ocorrem nas sextas, já que no sábado os motoristas estão com muito menos pressa e estresse, já motivados pelo espírito de lazer do fim de semana. Fato é que para os motoristas era mais fácil tolerar um passeio ciclístico descontraído no sábado do que um monte de ciclistas “atrapalhando” sua volta pra casa, depois de um dia inteiro de trabalho, para protestar.

Posteriormente, já com o movimento enfraquecido, a Bicicletada passou para as sextas-feiras, diminuindo ainda mais o número de participantes (muitos não conseguiam chegar a tempo), aumentando o sentimento de insegurança com relação aos motoristas, que em bicicletas menores costumam ser mais agressivos, gerando um clima maior de protesto do que celebração.

Se a Bicicletada fosse apenas uma Zona Autônoma Temporária, ela desapareceria ali, sem preocupações nem frustrações, como uma aura de desobediência civil e festiva que pousa sobre um determinado espaço/tempo e depois desaparece

para reaparecer em espólios, de forma diferente e diversa em outros tempos e espaços. Isto, de fato, reverberou em outras ações diretas e coletivas. Neste ponto específico de transformação da Bicicletada, e por este viés de análise, reproduzo as palavras de Thiago Benicchio (2002), “A Bicicletada está morta”, se a pensarmos enquanto Zona Autônoma Temporária. Mas, dentre tudo que significava e motivava a Bicicletada, havia também uma causa específica, legal, jurídica e civil, que se colocava de maneira frágil e deslocada no meio das ações do Interlux que zombavam das formas tradicionais de fazer política. Essa causa e prática política, que podemos chamar de hábito, costume, norma, foi se instalando lentamente naquela TAZ e se espalhando pelos seus poros, como resultado do sucesso do movimento em colocar a bicicleta em pauta, para instalar-se como um chamado da cultura política e da democracia representativa que ostensivamente força a sociedade civil a reduzir suas ambições e interesses políticos e sociais em reivindicações, direitos e votos: neste caso, o direito e a segurança do ciclista de andar na rua. De happening, a Bicicletada se convertia em movimentos social e, a partir de então, com as portas de diálogo se abrindo à questão da bicicleta, seu nível de formação política, ideologia e estratégias de ação se aflorariam e o contexto lhes obrigaria a demarcarem seu posicionamento político e o nível de alcance e potencial de realização de suas demandas políticas.

A morte da Bicicletada enquanto Zona Autônoma Temporária e a guinada cívica e reivindicativa, direcionada a um ator específico, o Estado, transformaram a ação política em torno da bicicleta em Curitiba. Transformaram “a galera da bicicleta” no Movimento Cicloativista de Curitiba.

Foi um momento crítico de transição e instabilidade. A bicicleta chegava cada vez mais ao *mainstream*, mas o movimento caminhava para um futuro incerto, esbarrando nas barreiras e justificativas burocráticas do Estado. Entretanto, a semente plantada pela Bicicletada continuava a germinar e essa guinada de seus membros, principalmente daqueles oriundos do Interlux, em aproximar-se da prefeitura para realizar ações em conjunto passou a atrair ciclistas mais simpáticos a um movimento organizado e com uma agenda definida.

CAPÍTULO 4: DA GALERA DA BIKE AO CICLOATIVISMO: O ASPECTO GERACIONAL E A INSTITUCIONALIZAÇÃO DAS AÇÕES POLÍTICAS EM TORNO DA BICICLETA EM CURITIBA

DA ARTE AO MARKETING: QUANDO A BICICLETA SE TORNA SIMPÁTICA AO MERCADO

A expansão de todo um imaginário conceitual, ideológico e simbólico em torno da bicicleta a partir de sua vinculação, nos movimentos sociais, a novas formas de viver, comunicar e locomover-se na cidade a tornou uma forma de expressão e consolidação da cultura pós-moderna através do processo de colagem/montagem apresentado por Derrida e descrito por Harvey (1992: p. 55). O fenômeno da bicicleta apoia-se numa sobreposição de mundos e discursos sobre ela, vindas do ativista, do autônomo, do técnico, do profissional, do político, do fator econômico e do esportista. O próprio discurso dos entrevistados aponta essas colagens, concebendo suas próprias trajetórias e de seu envolvimento com a bicicleta a partir da mescla destas perspectivas. Várias formas de saber e expressão são levados em consideração nesse aspecto, e não apenas o técnico. Apesar de este ser forte e vinculado ao político, está intrinsecamente entrelaçado a um discurso ideológico que embasa diferentes maneiras de se “sentir” a cidade. Comunicar-se com ela de forma humana significa o fazer através da conjunção de faculdades racionais, sensitivas e emocionais, através da criatividade, de ações que permitem o desenvolvimento dessas novas faculdades comunicativas, e com ações colaborativas, como o Fórum Mundial da Bicicleta e a Praça de Bolso do Ciclista, das quais tratarei mais profundamente adiante.

A descentralização da produção cultural e a democratização das possibilidades de produção de símbolos e sua rápida reprodução através das tecnologias de comunicação impulsionaram o processo de montagem/colagem, permitindo que símbolos como a bicicleta fossem configurados a partir da agregação da constante criação de elementos que se aproximam ou não de seu sentido de origem, adaptando-se de acordo com os contextos aos quais são inseridos. O fato histórico da intensa relação entre o conteúdo simbólico agregado à bicicleta, quando

esta esteve vinculada a uma função política, com a produção e intervenção de coletivos e projetos artísticos e culturais de intervenção urbana embasa ainda mais este argumento. Tal característica contribuiu sobremaneira para a expansão da discussão política da bicicleta, suficiente para que sua imagem passasse a ser vinculada a campanhas publicitárias, veículos de comunicação de massa e discursos políticos, de forma semelhante ao que ocorreu com alguns símbolos e discursos contraculturais.

A colagem deste símbolo a diversas formas de discurso, comunicação, expressão e vivência na cidade agregou um valor de mercado ainda maior a ele. Se, de acordo com Harvey (1992), no período pós-guerra a economia de mercado se expandiu através de uma proposta retórica de negação do político em prol de uma liberdade e progresso individuais materializados na produção e consumo de tecnologia e bens duráveis, a transição para a pós-modernidade a partir dos movimentos antimodernistas na contracultura resultou na absorção de símbolos e discursos políticos à lógica do neoliberalismo e do consumo de símbolos estéticos de uma individualidade livre da opressão do poder totalizador do Estado. Num contexto em que, inconscientemente, a produção artística e cultural contribuiu para a expansão do consumismo e do individualismo através da criação destrutiva, a economia de mercado e a carreira profissional, enquanto espaços predominantes onde a criatividade, a autonomia e a autenticidade recebem seu reconhecimento, valor social e constituem a identidade dos indivíduos, se transformaram no âmbito da vida em que estas colagens se dão de forma mais reconhecida socialmente. Torna-se mais fácil, neste contexto, compreender as transformações ocorridas tanto no conteúdo simbólico que carregou a bicicleta, desde sua insurgência política através das Massas Críticas e Bicicletadas até hoje, como as próprias configurações que este conteúdo passou a exercer na vida cotidiana de seus ativistas, que viram, entre outros espaços, nos âmbitos da vida profissional mais um espaço e ferramenta para a promoção do uso de bicicleta. A aproximação do discurso cicloativista de espaços de política institucional, como o próprio Estado, as prefeituras, partidos políticos e até carreiras políticas, também podem ser pensadas neste contexto de colagens através das quais o sentido original atribuído à escolha da bicicleta como modal de transporte acabou ganhando sentidos e contornos próprios. Nas palavras de Harvey,

Derrida considera a colagem/montagem a modalidade primária do discurso pós-moderno. A heterogeneidade inerente a isso (seja na pintura, na escritura ou na arquitetura) nos estimula, como receptores do texto ou imagem, “a produzir uma significação que não poderia ser unívoca nem estável”. Produtores e consumidores de “textos” (artefatos culturais) participam da produção de significações e sentidos (daí a ênfase de Hassan no “processo”, na “performance”, no “happening” e na “participação” no estilo pós-moderno). A minimização da autoridade do produtor cultural cria a oportunidade de participação popular e de determinações democráticas de valores culturais, mas ao preço de uma certa incoerência ou, o que é mais problemático, de uma certa vulnerabilidade à manipulação do mercado de massa. De todo modo, o produtor cultural só cria matérias-primas (fragmentos e elementos), deixando aberta aos consumidores a recombinação desses elementos da maneira que eles quiserem. O efeito é quebrar (desconstruir) o poder do autor de impor significados ou de oferecer uma narrativa contínua. Cada elemento citado, diz Derrida, “quebra a continuidade ou linearidade do discurso e leva necessariamente a uma dupla leitura: a do fragmento percebido com relação ao seu texto de origem; a do fragmento incorporado a um novo todo, a uma totalidade distinta”. A continuidade só é dada no “vestígio” do fragmento em sua passagem entre a produção e o consumo. O efeito disso é o questionamento de todas as ilusões de sistemas fixos de representação (Foster, 183, 142 *apud* HARVEY, 1992: p. 55)

Na mesma obra, Harvey aponta que termos como valor, trabalho e capital foram articulados por Marx de forma relacional,

aproximando-se e afastando-se de forma contínua de maneira a equalizar-se com os processos totalizantes do capitalismo. O processo de colagem/montagem, para Harvey, captura “as relações multiestratificadas e fragmentadas entre economia, política e cultura, sem jamais abandonar a perspectiva de uma totalidade de práticas que constituem o capitalismo” (HARVEY, 1992: p: 55). Torna-se difícil, portanto, que as inúmeras combinações, perspectivas e usos de símbolos como a bicicleta escapem deste processo, seja enquanto mercadoria dotada de sentidos estéticos e políticos, seja na forma como a defesa de seu uso se relaciona com as histórias de vida dos próprios cicloativistas frente os desafios e necessidades inerentes às suas trajetórias e fases da vida. A aproximação entre ideologia e trabalho em torno da bicicleta, num contexto cada vez mais rico de colagens e apropriações, por parte do mercado e da publicidade, de símbolos políticos, acaba se tornando uma consequência esperada.

Outra consequência das transformações ocorridas na modernidade pós-contracultura e do papel que a produção cultural e artística exerceu no afã de satisfazer as necessidades e desejos não atendidos pela política de Estado foi a produção de novos desejos e sensibilidades individuais sugeridos pelo capitalismo para estimular seus mercados. Neste contexto, a publicidade foi promovida à “arte oficial do capitalismo”, trazendo estratégias publicitárias de mercado para as artes e a produção de uma cultura de consumo de massa que acabou moldando estilos de vida urbanos, enraizando-se no cotidiano das relações humanas. Isto reverbera em movimentos híbridos, como o cicloativismo, que explora muito, hoje em dia, as estratégias visuais e comunicativas do marketing e da propaganda em suas ações, vinculando-se sempre a formas artísticas de intervenção.

Enquanto movimento político que se utiliza da arte e da cultura para vincular novas possibilidades de vida na cidade, expandindo o político a novas formas de sensibilidade, vivência e locomoção através de formas de expressão e comunicação artísticas, o cicloativismo de Curitiba vivenciou, ao longo dos anos, transformações importantes na forma como a arte passou a ser vinculada às suas estratégias de ação. Num primeiro momento, a Bicicletada surgiu de um coletivo de jovens artistas urbanos que se utilizavam da linguagem artística para experimentar e intervir na cidade através de uma linguagem mais

experimental, a visibilidade e expansão da discussão sobre a bicicleta como uma alternativa de locomoção e vivência urbana. Ao longo do tempo, ela agregou novas colagens e formas de enlaçamento entre as estratégias de comunicação e promoção ideológica do movimento, os papéis sociais que seus atores passaram a exercer a partir de sua nova realidade geracional, bem como a clara relação desses papéis com as responsabilidades profissionais que esta nova fase da vida acarreta. Neste sentido, a profissionalização de seus ativistas a partir da “necessária” entrada no mercado de trabalho aproximou, em suas trajetórias de vida, o tempo dedicado ao ativismo e o tempo dedicado às atividades profissionais.

Aliados à crescente veiculação da imagem simbólica da bicicleta nos veículos de comunicação de massa, no empreendedorismo e na política institucional, a “cultura da bicicleta” passou a se expandir consideravelmente através do discurso publicitário e de estratégias de marketing, contando também com a profissionalização de ativistas ao próprio marketing enquanto profissão e a apropriação da bicicleta enquanto mercadoria do qual se alimentam profissionalmente e ideologicamente. O sucesso deste tipo de linguagem publicitária e estratégia de marketing na promoção da bicicleta, entre outras ações, tem se refletido no aumento efetivo no número de ciclistas da cidade e no próprio sucesso das ações promovidas pelos cicloativistas, como as campanhas midiáticas e publicitárias em veículos de comunicação e redes sociais que contribuíram para a realização e divulgação satisfatória de grandes ações e eventos realizadas pelos cicloativistas e que despontam como marcos na história do movimento e da emergente consolidação de uma “cultura ciclística” na cidade de Curitiba, como o III Fórum Mundial da Bicicleta e a construção coletiva e colaborativa da Praça de Bolso do Ciclista, ambas realizadas no ano de 2014. Nessas ações se verificou um importante engajamento, na condição de cicloativistas, de profissionais do marketing que aplicam, por um lado, seu conhecimento profissional na causa da bicicleta e, por outro, utilizam-se da própria expansão da bicicleta, enquanto mercadoria carregada de sentidos cada vez mais valorizados pelo mercado, para realizar-se profissionalmente.

Tal fenômeno passível de ser compreendido pela composição de contextos ligados às colagens/montagens de

símbolos políticos e culturais na pós-modernidade, às características geracionais de seus ativistas e às novas configurações que as práticas políticas passam a compor num contexto em que as transformações ocorridas nas trajetórias de vida de ativistas se mesclam às novas formas com que Estado, Movimento Social e Mercado se apropriam constantemente de símbolos e práticas uns dos outros. Este contexto reverbera diretamente sobre os modos de vida urbanos e nas próprias funções estruturais que essas iniciativas acabam exercendo dentro da própria estrutura do capitalismo.

Exemplo é o *Saia de Bici*, uma organização de mulheres dentro da CicloIguaçu que articula ações e eventos que buscam incentivar o uso da bicicleta por mulheres. Pude participar de uma de suas reuniões num período em que o grupo ainda estava em formação e na qual estavam presentes três mulheres jovens, todas entrevistadas para este trabalho. Na ocasião, as estratégias do grupo passaram por uma aproximação com grandes campanhas publicitárias em parceria com empresas e a Secretaria da Mulher, como o Outubro Rosa, de prevenção ao câncer de mama. Buscou-se, ainda, realizar parcerias com academias de ginástica e programas de redução de peso para custear camisetas, materiais informativos e brindes. Foi proposta, também, a produção de roupas para pedalar com a marca do Saia de Bici, que poderia se tornar, até, uma grife, cujo lucro seria investido em ações e campanhas em prol do uso da bicicleta.

A não familiaridade com movimentos e discursos feministas e com os contextos políticos que, historicamente, utilizaram a bicicleta como um símbolo de emancipação feminina fizeram com que, visando criar uma cartilha informativa, elas encontrassem dificuldades em estabelecer argumentos específicos ao uso da bicicleta por mulheres que se distanciassem de estereótipos, fazendo com que suas demandas se confundissem às já defendidas pelo movimento maior. Assim, suas pautas acabaram salientando, basicamente, argumentos e soluções em torno de benefícios à saúde, à estética e à economia.

Soma-se a este fato, ainda, a discussão sobre a importância do estabelecimento de fontes de renda, cujos lucros seriam essenciais para a realização das ações propostas pelo movimento. Percebe-se, desta forma, que a união entre baixa experiência política, o pertencimento a uma classe média pós-materialista, a linguagem do marketing e de símbolos difundidos pela mídia,

mercado e política tradicional, como a bicicleta, provoca a existência de iniciativas híbridas em que organizações sociais são criadas por inspiração política de ideologias anti-sistêmicas, mas articulam-se de forma capitalista como empreendedorismo e reproduzem padrões comportamentais e estéticos.

O ASPECTO GERACIONAL

Esta pesquisa tenta demonstrar que um dos fatores mais determinantes para as transformações no movimento da bicicleta em Curitiba se deve às mudanças geracionais, em dois aspectos: primeiramente, individual, a saída considerável de membros do Interlux, motivados por transformações e eventos relacionados às suas vidas pessoais decorrentes de sua chegada à outra fase da vida, assim como as transformações ocorridas na vida dos próprios ciclistas que permanecem no movimento até hoje; em segundo lugar, a dificuldade de renovação geracional dentro do movimento.

A Bicicletada sempre foi um movimento muito plural. Seus altos e baixos durante os anos, principalmente entre 2008 e 2011, representaram suas transições, e neste período as transformações geracionais passaram a influenciar diretamente os caminhos do movimento, seja através das transformações ocorridas nas trajetórias individuais dos seus principais articuladores, seja através da renovação geracional do movimento, que passou a atrair uma diversidade grande de ciclistas e perspectivas políticas. Como a saída de membros mais antigos, pertencentes ao Interlux, que com o tempo passaram a seguir suas vidas de acordo com as transformações e responsabilidades de suas carreiras profissionais, muitos constituíram família, se tornaram pais e mães, e o movimento passou a ficar cada vez mais instável. Argumentos presentes em 41% dos entrevistados. Atualmente, 60% dos entrevistados são casados e 33% deles possuem filhos. Dentre estes se enquadram os fundadores do Coletivo Interlux Arte Livre e da Bicicletada, e que hoje continuam figurando como ativistas de destaque dentro do movimento.

Paralelamente, uma série de novas pessoas começou a surgir, boa parte influenciada pelo sucesso da Bicicletada e da chegada da bicicleta aos discursos ambientalistas e urbanistas, nas várias instâncias de poder e comunicação da cidade. Muitas

destas novas pessoas passaram, inclusive, a se dedicar com afinco à organização das bicicletadas, espalhando *flyers*, colando cartazes etc.

Um dos importantes cicloativistas que surgiram nesse período, Felipe (nome fictício) comenta que a Bicicletada sempre foi tão plural que ele só pode falar por si mesmo. Havia pessoas que faziam cartazes direcionados aos motoristas, sugerindo-os a largar o carro e a tomar cuidado com os ciclistas, outros que iam para fazer reivindicações diretamente ao poder público, palavras de ordem como “menos carro, mais bicicleta”, “R\$2,20 é um assalto, põe a bike no asfalto”, direcionadas à população, pessoas que criticavam a forma como o transporte público é administrado, os investimentos dedicados aos carros e não às pessoas. Íam, também, famílias que aproveitavam a oportunidade para passear, entre tantos outros. A maioria, segundo ele, era composta por acompanhantes, pessoas que não estavam ali por algum motivo político nem se portavam de maneira mais ativa, nas músicas, nas trocas sociais, nas conversas com motoristas e pedestres, na contenção do tráfego de veículos. Para ele, entretanto, seu objetivo na Bicicletada sempre foi o de encontrar e conhecer pessoas dispostas a ficar sem o carro, aprender, ajudar e ser ajudado pessoalmente. A mesma experiência de socialização livre e politizada que também motivava Chris Carlsson quando ajudou a criar o Critical Mass, em São Francisco. Entretanto, mesmo com a chegada de muitas pessoas que queriam ditar algumas regras, obrigar o uso de capacetes ou seguir orientações que enquadrassem o movimento em algo mais palpável ao poder público, com mais ordem, portanto, estas eram rapidamente informadas sobre o intuito do movimento, o aspecto de coincidência organizada, de ausência de diretrizes comportamentais etc. Felipe acredita, portanto, que, mesmo com essa diversidade, as diretrizes originais eram preservadas, ainda eram pesquisadas, lembradas e serviam como inspiração. Como boa parte das pessoas atuava apenas como participante da pedalada em si, acabavam referenciando seus comportamentos em torno daqueles que costumeiramente organizavam a bicicletada e que, em geral, possuíam consciência da origem do movimento e de suas implicações locais.

O crescimento do movimento e o fortalecimento da imagem da bicicleta como via ecológica e saudável para melhoria da qualidade de vida e possível solução para o trânsito das

idades fez com que a Bicicletada atraísse uma grande diversidade de ciclistas, trazendo novas discussões sobre o significado e papel que a bicicleta passava a representar politicamente.

A chegada da bicicleta à moda proporcionada pela Bicicletada culminou na proliferação de grupos de ciclismo e pedalada na cidade, localizados por bairros, por empresas, grupos, pedais noturnos, de fim de semana, pedais turísticos, cicloviaagens, passeios que contavam com a participação da polícia de bicicleta etc. A chegada deste tipo de ciclista, que até então não se relacionava com a bicicleta a partir de uma perspectiva política, muito menos dentro da ideologia praticada pelo Critical Mass e a Bicicletada, à bicicletada fez surgir várias discussões e questionamentos sobre o potencial político do movimento. Como cada um estava lá por um motivo, utilizava e compreendia a bicicleta politicamente de forma diferente, a maioria teve dificuldade em compreender uma pedalada que fazia política justamente negando qualquer discurso político padronizado, simplesmente ocupando as ruas e provocando uma *polis* ambulante de discussão e crítica do espaço urbano.

Aos que queriam apenas que mais pessoas andassem de bicicleta, a Bicicletada atrapalhava, pois despertava raiva em quem estava parado no trânsito, e não conscientização; aos que gostavam de coisas mais padronizadas e uniformes, a Bicicletada permitia muitos comportamentos desviantes e até agressivos, o que poderia “queimar” a imagem do ciclista; aos que queriam apenas atenção do poder público e só viam neste as possibilidades de mudança, a Bicicletada era inocente, pois não tinha uma pauta definida nem era um movimento organizado; aos politicamente mais conservadores, a Bicicletada não se levava a sério, pois sua “anarquia” não obrigava equipamentos de segurança, não ensinava normas de comportamento no trânsito, não respeitava os motoristas, desrespeitava leis de trânsito e sua desobediência civil jamais os faria serem levados a sério por ninguém (apesar de muitos destes, sem saberem, estarem pedalando graças aos happenings proporcionados pelo Interlux e o pessoal da Bicicletada).

Por esta variedade de motivações e perspectivas, a Bicicletada se tornou algo instável, reunindo 300 pessoas num sábado e 15 em outro. A saída de muitos dos integrantes/artistas originais e o enfraquecimento de uma visão política mais

libertária foi seguida de uma renovação geracional complexa. Se deu com a entrada de pessoas que não compartilhavam das mesmas prerrogativas que fizeram insurgir o próprio Critical Mass, movimento que serviu de referência à Bicletada. Ainda, a obediência às regras civis de trânsito, algo que pode ser interpretado como uma visão política motivada por outras formas de pensar a cidade, a bicicleta e o trânsito, que enxerga o Estado como ator responsável e legítimo de mudança social, cultural e política, que acredita na efetivação das mudanças através do enquadramento do movimento à sua práxis política. São fatores que, aparentemente, confluíram numa menor atenção às mudanças culturais já conquistadas de forma autônoma e acabaram tirando muito da criatividade e vitalidade que orientava o movimento desde o Interlux.

GERAÇÕES E ATUAÇÃO POLÍTICA

O conceito de gerações de Mannheim rompe com a ideia da geração como uma unidade concreta e coesa, incitando-nos a análises sobre as intenções primeiras dadas nas ações e expressões dos diferentes grupos, ao invés de buscar elementos que os caracterizam como parte de uma categoria única e ampla, como a juventude. Ao nos perguntarmos sobre os motivos inerentes às ações de atores coletivos envolvidos em um processo de constituição das gerações, tal trabalho implica necessariamente uma análise debruçada sobre conjunturas históricas, políticas e sociais, ou seja, perspectivas macro, mas também o conhecimento contraído por estes atores na relação entre suas trajetórias pessoais de vida e espaços sociais de experiências coletivas, uma análise de perspectiva micro, portanto (WELLER, 2010).

A categoria geração parte de certa contemporaneidade ou simultaneidade compartilhada por indivíduos que experimentam uma receptividade semelhante às mesmas influências oriundas tanto de uma cultura intelectual quanto da situação político-social vigente. Constituem, portanto, uma geração aqueles que compartilham de influências homogêneas, de certa forma. As diferentes gerações permitem o que Dilthey (1989) denomina a não contemporaneidade de contemporâneos, na qual grupos etários diferentes vivenciam, num mesmo lapso de tempo, tempos interiores distintos (WELLER, 2010).

Na tentativa de compreender as dinâmicas sociais, históricas e políticas que caracterizam as diversas e dinâmicas formas que compõem as influências do aspecto geracional na transformação e reprodução social, Mannheim parte de três categorias principais: posição geracional, conexão geracional e unidade geracional.

A posição geracional é compartilhada por indivíduos nascidos, em geral, em um tempo cronológico comum, cujas principais características são a possibilidade ou potencialidade de presenciar os mesmos acontecimentos, vivenciá-los através de experiências semelhantes e processar a ambos de forma análoga. “A identificação geracional comum implica em formas semelhantes de ordenação e estratificação dessas experiências” (WELLER, 2010: p. 213). Enquanto processos dinâmicos e interativos, entretanto, Mannheim condena tentativas de categorizar as gerações de forma dicotômica, já que suas mudanças possuem caráter contínuo, destacando-se, segundo o autor, o papel de gerações intermediárias. Em geral, indivíduos pertencentes a uma mesma posição geracional, como a juventude, se constituem como novos portadores de cultura em constante substituição de portadores antigos, conferindo caráter contínuo às mudanças geracionais através de bens culturais acumulados e transmitidos de forma específica, de acordo com sua limitação temporal no processo histórico e do tipo, e potencial, de conexão que estabelecem com sua geração.

Deste modo, dada a diversidade geracional, que elementos produziriam, então, esse vínculo geracional? Conforme aponta Weller (2010), segundo Mannheim a resposta encontra-se na situação de classe e nas condições e consciência de problemas de adaptação às novas dinâmicas sociais e seu engajamento coletivo através da conexão geracional. Numa sociedade onde os índices de desigualdade social são crescentes e o Estado, enquanto estrutura de poder dominante e ainda fortemente clientelista, conforme apontado por Maricato (2011) no capítulo anterior, reproduz esta lógica adequando suas políticas mais aos fluxos de mercado do que à solução das causas desta desigualdade, é esperado que movimentos sociais jovens de classe média, como o movimento da bicicleta em Curitiba, possuam maior potencial de participação política enquanto “novos portadores da cultura” do que aqueles oriundos de classes mais baixa.

Neste contexto, torna-se importante a ideia de conexão geracional, categoria utilizada para compreender indivíduos que possuem consciência e vínculo concreto com as transformações e destino histórico-social de sua geração através da participação de práticas coletivas. O pertencimento a uma mesma conexão geracional, entretanto, não implica uma uniformidade de pensamento e ações. Como existem inúmeros e diferentes grupos organizados em torno de configurações sociais, políticas e culturais diversos, o vínculo destes jovens à conexão geracional se dá através de unidades geracionais.

A categoria unidade geracional, de Mannheim, segundo Weller (2010), é composta por indivíduos vinculados por uma conexão geracional característica, como uma ideologia ou visão política específica. As diferentes unidades geracionais comportam formas específicas de percepção e perspectiva de uma mesma realidade ou problema social, proporcionando distintas formas de reação e posições políticas. As unidades geracionais, como os jovens de todo o mundo que se organizam em torno de ações antiglobalização e anticapitalismo através das mais variadas perspectivas, do Occupy ao Critical Mass, estabelecem vínculos mais concretos em comparação ao estabelecido pela conexão geracional, permitindo sua proliferação através de grupos concretos. Estes são compostos por indivíduos pertencentes a um contexto particular de classe, formação política e cultural, como cada uma das inúmeras Bicletadas que se espalharam pelo Brasil a partir de um elemento comum que realiza esta conexão geracional, no caso, a bicicleta, mas cujas orientações políticas e contextos locais os fazem divergir em diversos aspectos. Assim como, segundo Mannheim, são as intenções e expressões manifestadas nestes grupos concretos, e do contato de seus membros com contextos comunicativos específicos, que promovem as mudanças geracionais (Ibid), é a partir do perfil, ações e transformações ocorridas na história do movimento Bicletada de Curitiba e suas reverberações no ativismo ligado à bicicleta na cidade que este trabalho pretende abordar a inserção deste modal enquanto elemento político de mudança social, seu potencial transformador, caminhos traçados e perspectivas futuras.

Em seu início, o Interlux Arte Livre e a Bicletada eram compostos por jovens universitários, na faixa dos 20 anos, e expressavam um tipo de discurso, ideologia e ação política mais

radicais, com um aspecto anárquico inspirado consideravelmente pelos atos do Critical Mass e de ações autônomas e de desobediência civil, como a ocupação de terrenos baldios, a pixação de ciclofaixa pirata, a jardinagem libertária e a própria bicicletada, conforme já descrito.

Durante este trabalho de campo, realizado entre 2013 e 2014, o perfil etário do movimento acompanhou o envelhecimento dos jovens remanescentes dos primeiros anos da bicicleta, fazendo com que, não apenas o tipo de ações realizadas pelo movimento se transformasse, mas a própria chegada de novos membros acompanhasse este perfil. A faixa etária dos entrevistados por esta pesquisa é bom reflexo deste fenômeno. Das 17 pessoas entrevistadas, apenas uma pessoa possuía menos de 28 anos (25), doze possuíam idade entre 28 e 36 anos e quatro contavam com 37 ou mais anos de idade, culminando numa média de idade de 35,6 anos. Esta média se mantém intacta mesmo se contarmos apenas os doze entrevistados que se consideram cicloativistas.

Seguindo as orientações de Mannheim (1982), a análise das motivações e ações implicadas no movimento político da bicicleta em Curitiba a partir, também, da perspectiva geracional, preocupa-se com a conjuntura política, histórica e social da qual emergiram e emergem organizações políticas em torno da bicicleta e da juventude no mundo ocidental, dentro de conjunturas de consolidação e transformações da modernidade, conforme apresentado até o momento. Parte-se, também, da análise de contextos localizados e reproduzidos nas trajetórias individuais de seus participantes, apontando elementos compartilhados por estes enquanto indivíduos envolvidos nos dilemas de uma mesma posição geracional, compartilhando do mesmo tipo de conexão geracional e se relacionando com as mais diferentes unidades geracionais, que se mesclam e influenciam com o passar dos anos, apesar de o movimento de Curitiba se manter vinculado a um único grupo concreto. Tal configuração se liga à expansão de suas demandas políticas e a consequente proliferação de diferentes perspectivas e significados sobre a bicicleta por grupos contemporâneos.

Estas formas peculiares de ativismo político são reflexos de um processo de constante ressignificação do conteúdo ideológico dos movimentos sociais de acordo com o engajamento de diferentes gerações, provocando uma renovação política

constante por parte do movimento conforme suas pautas adentram cada vez mais o imaginário da cidade, tanto por parte da sociedade civil quanto dos órgãos públicos. A institucionalização de algumas iniciativas de seus membros remete a um processo de revitalização política e cultural constante decorrente de movimentos sociais juvenis e da influência de aspectos geracionais que fazem estes jovens tentarem equilibrar a sua autonomia e empoderamento, oriundos das bem sucedidas ações militantes, com imposições institucionais sobre suas novas condições geracionais. A complexificação de temas como este não apenas questiona métodos tradicionais de participação política e cidadania como mescla formas novas de ativismo com as tradicionais.

MUDANÇA GERACIONAL, MUDANÇA NO ATIVISMO

Esta problemática é permeada ainda pela discussão geracional dentro do movimento cicloativista de Curitiba através da permanência de alguns de seus idealizadores e da renovação através da entrada de novos indivíduos, permitindo que diferentes gerações contribuam a partir de contextos sócio-econômicos e perspectivas subjetivas diferentes. O resultado desta mescla geracional se reflete na variedade e no hibridismo das formas de ação política. Conforme defende Mannheim (1982), a combinação de aspectos tradicionais e novos inerentes à prática política realizada por movimentos jovens problematiza discussões teóricas acerca da participação política juvenil e sua autonomia em relação à sociedade e seus padrões. Tomando a identidade juvenil como autônoma, o autor argumenta que a trajetória de indivíduos e grupos juvenis, como os movimentos políticos compostos essencialmente por jovens, oscilam num movimento de mão dupla que envolve de forma ambígua sua institucionalização, ou pertencimento a papéis homogêneos, com a heterogeneidade e a autonomia.

Entretanto, como aponta Mannheim (1982), a aceleração das dinâmicas sociais, apesar de estarem estruturadas num individualismo cada vez mais extremo, tem feito com que as gerações mais antigas estejam cada vez mais abertas às influências das mais novas. Para Mannheim, esta intensificação pode proporcionar, inclusive, que gerações mais velhas tenham

mais condições de abertura às novas propostas do que gerações intermediárias, que justamente por ainda estarem em processo de consolidação de hábitos originais, podem ter mais dificuldade para assimilar outros mais.

Um grupo concreto pode produzir um novo sentido coletivo tomando a si próprio como referência, mas fracassar por não conseguir expandir essa identificação a uma unidade de geração. Por outro lado, um grupo concreto como a Bicicletada de Curitiba pode crescer a ponto de gerar uma unidade de geração em torno do uso político da bicicleta, proporcionando a proliferação de outros grupos concretos ligados a esta causa e que não precisam estar, necessariamente, diretamente vinculados ao próprio movimento Bicicletada. Quanto mais rápidas as transformações, maior a proliferação de grupos e enteléquias³⁸ diversificadas.

Desta forma, segundo Mannheim (1982), a frequência de surgimento de novos estilos de geração depende da frequência e diversidade de ações desencadeadoras do processo social e cultural.

CLASSE³⁹ E RENOVAÇÃO GERACIONAL NO CICLOATIVISMO CURITIBANO

³⁸ “A enteléquia de uma geração representa a expressão do sentimento genuíno do significado da vida e do mundo, de seus objetivos internos ou de suas “metas íntimas” que estão relacionadas ao ‘espírito do tempo’ de uma determinada época ou ainda à sua desconstrução, uma vez que várias gerações estão trabalhando simultaneamente sua formação do que viria a ser o ‘espírito do tempo’”. (WELLER, 2010: p. 209).

³⁹ O conceito de classe nesta pesquisa não tem a centralidade analítica com base na epistemologia marxiana, ou seja, não é utilizado como uma categoria central, mas como fator que confere características específicas ao habitus do grupo aqui. O estudo esteve atento para a questão conjuntural do cicloativismo e das análises geracionais tendo como referência os elementos que compõem este habitus e a forma como ele se combina e se manifesta no discurso dos cicloativistas e no tipo de ativismo praticado pelo movimento aqui analisado. Por este motivo, evitou-se uma referenciação teórica e analítica do conceito de classe como aquele que atravessa as relações do movimento analisado. Entretanto, o estudo aponta uma similaridade de classe entre o grupo aqui analisado e outros movimentos cicloativistas em várias partes do

Conforme aponta Simmel (2005), a cidade abre brechas para comportamentos que transbordam as fronteiras simbólicas tradicionais e seus códigos de conduta. Exemplo disso é o surgimento de propostas alternativas que partem de jovens de classe média e classes abastadas e que promovem uma reorientação valorativa dos signos e estímulos da cidade materializados em mercadorias de consumo. Tais orientações pós-materialistas incidem sobre os processos de democratização da cidade, pois estão associadas “à adoção de valores e atitudes congruentes com essa forma de governo” (RIBEIRO, 2008: p. 375). Estas expressões subjetivas são acompanhadas também de uma postura crítica em relação às instituições políticas e mecanismos tradicionais de representação, desde os políticos até os técnicos. Superadas as necessidades de sobrevivência física e econômica, os indivíduos destas classes passam a se preocupar cada vez mais com as possibilidades de auto-expressão e intervenção cidadã, valores frequentemente relacionados a ações políticas não-convencionais, conforme expresso nos movimentos apresentados anteriormente, proporcionando uma maior valorização da cidade como espaço de socialização. Parece, nesta lógica, completamente justificável que movimentos como o Critical Mass e sua versão brasileira, a Bicicletada, em prol de transformações na forma como os indivíduos interagem entre si na cidade passem por novas formas de interação com a própria cidade e, portanto, de transformação da mesma, adaptando-a a novos modelos ou padrões de sociabilidade que respondem, então, mais às novas possibilidades de socialização.

Intimamente ligado a esse aspecto se deve o fato de que, apesar da Bicicletada ser um movimento plural, aberto, híbrido e cíclico, com constante renovação nos seus participantes, um tipo específico de perfil prevaleceu: branco, jovem, de classe média e alta, moradores da região do centro e universitários.

Dos 17 entrevistados, 16 eram brancos e apenas um se assumiu como negro. No quesito classe social, os dados apontam um movimento composto, significativamente, por pessoas de classe alta e média, já que os entrevistados são pessoas que passaram, em sua grande maioria, pelo sistema privado de ensino.

munho, deixando clara que análise mais aprofundada sobre este recorte de veria referenciar-se na teoria e análise específica do conceito.

No ensino fundamental, este fato ocorreu com 80% dos entrevistados, sendo que 47% deles estudou exclusivamente em colégios particulares nesta fase da formação. Os dados se reproduzem também no ensino médio, realizado exclusivamente no ensino particular por 40% dos entrevistados e de forma parcial por 33%, num tal de 73% de pessoas que passaram pelos colégios particulares nesta fase. O cruzamento entre os campos social, educacional e econômico converge-se nesta mesma direção ao nos depararmos com a informação de que 100% deles possuem curso superior e 80% já fizeram pós-graduação. Tendo em mente, ainda, a média de idade dos entrevistados, tais informações apontam uma capacitação profissional rápida sustentada, consequentemente, por uma família com bom nível de formação e econômico, se considerarmos que a democratização do ensino superior às classes baixas é fenômeno recente insurgente deste início de século no Brasil. 40% de seus pais e mães possuem pós-graduação, proporção que se repete com os homens que possuem nível superior de formação, enquanto 26% das mães dos entrevistados estudaram até o nível. Em resumo, 80% de seus pais e 66% de suas mães possuem, ao menos, curso superior completo.

Outro índice que se soma ao aspecto econômico e social é o acesso às viagens internacionais, seja pelo capital econômico que estes sujeitos dispõe, seja pela educação diferenciada que estimula, nestes sujeitos, o interesse em viver experiências em outras culturas. Do total dos entrevistados e entrevistadas, 93,3% já viajaram ao exterior. Destes, 64% conhecem ao menos 6 países estrangeiro e 35% já visitaram ao menos 11. Ainda, 33% dos ciclistas que responderam este questionário já moraram no exterior.

Após solicitação aos sujeitos da pesquisa para que dedicassem nova atenção e contribuísse mais uma vez com este trabalho respondendo a um questionário que delineasse uma silhueta socioeconômica dos entrevistados, obtive 15 respostas das 17 pessoas solicitadas, as quais apresento na sequência.

Em consonância com as informações apresentadas de forma qualitativa na primeira fase da pesquisa, que demonstram como uma posição socioeconômica favorável interfere diretamente no nível de formação e informação dos entrevistados, culminando em práticas políticas em consonância com tendências internacionais, no que se refere aos usos da bicicleta, a relação

entre estas condições e suas práticas também pode ser exposta através da análise dos bairros que estes jovens habitam a as distâncias que precisam percorrer em seus trajetos diários. A proximidade geográfica dos locais entre os quais os ciclistas trafegam em seu cotidiano permitem que o uso da bicicleta como meio de transporte se apresente como uma alternativa real, e realista, para seus deslocamentos. Dos entrevistados, apenas três habitam bairros que não circundam o centro da cidade, como Xaxim, Jardim das Américas e Pilarzinho. Os demais habitam o centro ou bairros de classe média e alta que fazem fronteira com o centro, como Mercês, Cabral, Ahú e Bacacheri. Consequentemente, tendo percursos curtos a percorrer, 100% dos entrevistados e entrevistadas utilizam a bicicleta como meio de locomoção, sendo que a bicicleta é o principal veículo de transporte para 60% destes. Ela ainda aparece como segundo meio de transporte mais utilizado para 20% dos entrevistados.

Destacam-se ainda informações que apontam o ônibus como segunda principal forma de locomoção para 46% dos entrevistados, e terceira para aproximadamente 30%. O automóvel aparece como principal forma de locomoção para 20% dos entrevistados. Locomoções realizadas a pé aparecem como a terceira principal forma de deslocamento para aproximadamente 38% dos entrevistados.

Sobre os usos que os sujeitos da pesquisa fazem da bicicleta, este questionário demonstrou que, além de meio de transporte, ela também é utilizada como objeto de lazer para 40% dos entrevistados e como prática de cicloviação para um terço deles. O uso da bicicleta como esporte, entretanto, não foi marcado por nenhum dos entrevistados, algo significativo para uma análise cultural do perfil do movimento.

Destaque no comparativo entre o as respostas apuradas durante o trabalho de campo, em 2013, e as deste momento, em 2015, é o crescimento do percentual de entrevistados que utilizam a bicicleta como atividade política, de 76,5% no momento em que a pesquisa qualitativa foi realizada, para 93% dos entrevistados no momento. Ou seja, ciclistas que, apesar de se envolverem em atividades políticas ligadas a bicicleta, como a bicicletada, ou relacionar-se com ela estritamente a nível técnico e acadêmico, não haviam se assumido como cicloativistas, neste momento já assumem um papel político atuante ligado a bicicleta. Vale aqui contextualizar o fato de que, durante as entrevistas abertas, este

tema foi tratado com os entrevistados a partir do conceito, ou ideia, de ativismo. Os sujeitos foram estimulados a expor seus posicionamentos, análises e perspectivas sobre o que é o cicloativismo, suas experiências de participação política, o lugar que a bicicleta ocupa em seu imaginário sobre espaço urbano, seu potencial e limite para exercer nele uma influência transformadora, tendo como base suas experiências e perspectivas pessoais sobre seu envolvimento com a bicicleta e a política, assim como seus olhares críticos sobre a sociedade. Um processo reflexivo e contextualizado, portanto, que possuía como referência um envolvimento coletivo em ações de cunho político ligadas à bicicleta e toda bagagem de significados que tais elementos se expressaram de forma prática e subjetiva em suas trajetórias pessoais de vida.

Conforme já apontado anteriormente, esta pesquisa selecionou como sujeitos indivíduos envolvidos neste processo de politização da bicicleta na cidade que teve início com o coletivo Interlux Arte Livre e a Bicicletada e que, hoje, se reverbera de forma mais institucional através da Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu, CicloIguaçu, cujas ações serviram como referência e recorte de campo. Assim, 80% dos entrevistados que assumem uma postura política em relação a bicicleta o fizeram, ou fazem, através da própria CicloIguaçu. O Fórum Mundial da Bicicleta e a Bicicletada são espaços em que atuaram ou atuam aproximadamente 27% dos entrevistados. 20% deles também atua e acompanha as ações a União dos Ciclistas do Brasil (UCB), em consonância com o fortalecimento das articulações institucionais dos movimentos políticos ligados à bicicleta em todo Brasil. Paralelamente, são citados grupos e empresas de cicloturismo, como o Kuritibike, ações diretas como a Vaga Viva, associações como o Instituto de Energia Humana e a Federação Paranaense de Ciclismo, campanhas educativas, como o Morte Zero no Trânsito e o Bike Anjo. São citadas, ainda, ações ligadas a política institucional, como o Conselho Municipal de Trânsito, bem como propostas e práticas ligadas a CicloIguaçu, como o Saia de Bici, o Festival Arte Bici Mob, além de programas de inserção e extensão acadêmica, como o CicloVida.

Esta questão de classe e perfil perseguiu o movimento durante toda a sua existência, sendo recorrentemente estigmatizado como elitista, questão apontada em vários momentos durante as entrevistas e debates presenciados durante a

pesquisa de campo. O ponto a ser destacado aqui é que, apesar dessa pluralidade, as pessoas que tomavam a frente na organização e divulgação das bicicletadas foram, em geral, as mesmas, membros do Interlux e de seu círculo social, e é neste ponto que os problemas geracionais se colocam como fator incidente na dificuldade de manutenção da vitalidade do movimento: sua renovação geracional. A grande maioria das pessoas que participavam do evento era composta de “acompanhantes”, pessoas que iam com seus próprios grupos de amigos participar da pedalada por motivos diversos, mas que dificilmente tinham uma relação mais íntima com o sentido político e performático do movimento, muito menos se envolverem de forma ativa e participativa com sua preparação e organização, um fenômeno comum em todas as Massas Críticas, conforme já exposto aqui anteriormente.

Mesmo quando os membros do Interlux não realizavam a função de chamar e divulgar a Bicicletada, alguns deles frequentemente marcaram presença nos eventos, fazendo com que, apesar de oficialmente ser um movimento sem lideranças, uma espécie de autoridade ou legitimidade era conferida pelos demais participantes a eles, os responsabilizando pelos rumos do evento. Com o tempo, a intensidade cada vez menor de participação destes indivíduos na preparação das bicicletadas, através da confecção de faixas, fantasias e enfeites, todo o aparato lúdico e performático que o coletivo passava um mês inteiro preparando para desenvolver durante a pedalada mensal, acabou reduzindo suas participações, já também em número cada vez menor, basicamente à presença física nas bicicletadas. A ausência dessa vitalidade artística e criativa que sempre deu o tom de celebração ao movimento reduziu sobremaneira seu potencial performático. Sem o clima festivo e descontraído das performances, restou o protesto, a reivindicação, a luta por direitos enquanto ciclistas, já que apesar do movimento já ter conseguido destaque, e a bicicleta já ser debatida publicamente como alternativa de transporte, as políticas públicas em prol da bicicleta ainda eram escassas.

O problema de renovação geracional encontrado pela Bicicletada para permanecer com a mesma vitalidade mesmo com a saída de muitos de seus participantes originais possui relação direta com sua dificuldade em comunicar-se com outros nichos sociais. 35% dos entrevistados apontam, como um dos motivos

do enfraquecimento da Bicicletada e como problema no movimento da bicicleta, o fato de ela ser um grupo restrito, pertencente a um mesmo perfil socioeconômico e cultural e com pouca diversidade. Enquanto movimento que possui em comum com outros movimentos juvenis a posição geracional, principalmente no período em que a Bicicletada estava ligada ao mesmo espírito de outras ações do Interlux e atuava, através de práticas autonomistas, em sintonia com outros movimentos pelo mundo, numa mesma conexão geracional, suas mudanças ocorreram no âmbito da unidade geracional, enquanto grupo concreto específico, devido à sua posição de classe e suas demandas pós-materialistas.

A difusão de seus discursos e demandas ganharam as principais instâncias de comunicação e poder, favorecidos, também, pelo fato de que os veículos de comunicação, o empresariado, a publicidade e o Estado são compostos basicamente por indivíduos pertencentes à mesma classe social dos membros do movimento. Entretanto, a limitação de suas demandas pós-materialistas às necessidades e interesses basicamente exclusivos a esse nicho socioeconômico e cultural encontra inúmeras barreiras de identificação com outros grupos concretos ligados a eles pela mesma posição geracional, mas que buscam transformações em outras conexões geracionais, como movimentos transclasse (gênero, feminismo, negro, anarquismo) ou vinculados a causas mais urgentes às classes baixas. São necessidades e reivindicações que, numa perspectiva pós-materialista, os membros do movimento já superaram em suas vidas, o que os leva a apontar para demandas ligadas mais à qualidade de vida do que a condições básicas de existência.

Outra questão relevante neste aspecto e que interfere na dificuldade de comunicação do movimento da bicicleta em Curitiba com outras classes e movimentos sociais é a baixa experiência política de seus membros. Conforme verificado nesta pesquisa, apenas cinco dos dezessete entrevistados, 29%, possuem, em sua trajetória de vida, envolvimento político em outras causas ou movimentos antes de militar pela bicicleta. Dos quais, destaca-se a participação em movimentos estudantis, como centros acadêmicos, DCEs e Grêmios Estudantis, que configuram 40% destas atuações políticas. Ainda, destes cinco entrevistados, 2 participaram de associações e 2 em voluntariado. A pouca experiência em articulações políticas coletivas e

independentes se refletem, além do aspecto geracional, em uma perspectiva que acaba colocando em primeiro plano as estruturas do Estado como fonte legítima de poder político e principal instituição capaz de realizar mudanças culturais na cidade.

No caso da Bicicletada, quando seus principais ícones saem ou mudam de estratégia de ação política, a tendência é que os demais os sigam ou abandonem o grupo, culminando diretamente em seu enfraquecimento. A dificuldade de renovação na Bicicletada parece estar relacionada à dificuldade de integração com a maioria daqueles que a acompanharam ao longo dos anos, no sentido informativo, comunicativo, político e, principalmente, transclasse, no processo de concepção e construção ideológica e da práxis política do movimento. O movimento pouco contou, ainda, com uma construção coletiva no sentido de haver um revezamento ou transição regular nos papéis representativos do movimento. Ele mudou junto com a mudança daqueles que sempre o puxaram, daí a discrepância entre o enfraquecimento da Bicicletada num momento em que proliferam as discussões e projetos em favor da bicicleta e seu uso passa a ser cada vez mais promovido e adotado. Isto faz com que as mudanças no tipo de estratégia política realizada pelo movimento se transforme conforme elas ocorrem na vida de alguns ativistas, especificamente.

Vários fatores podem ser observados sobre essa centralização do movimento na figura de alguns de seus membros. Um dos ativistas em, especial, possui um estereótipo fenotípico valorizado culturalmente: branco, alto, loiro, de olhos claros. É de família de classe média ou alta, morador da região central, viveu na Índia, onde construiu sua identidade em torno da Yoga e do Hinduísmo, elementos presentes nos discursos, ações e propostas políticas do movimento. Em sua escola de Yoga se estabeleceu o núcleo do Interlux e foi a partir de sua pessoa que o movimento Critical Mass chegou à Curitiba, sendo organizada a Bicicletada. Suas referências sobre uma visão política da bicicleta emergem, ainda, de viagens a países da Europa onde pôde conhecer cidades em que o uso da bicicleta como meio de transporte se estabeleceu de forma cultural. Elementos que somam-se, ainda, à sua formação nas artes e mestrado em filosofia.

Tal perfil se alia à presença ativa e destacada em quase todas as ações descritas durante este trabalho sobre os 9 anos de

vida política do movimento da bicicleta em Curitiba, contribuíram na formação de uma personalidade carismática e atuante sobre as quais há uma concordância quase unânime entre os ciclistas ativistas de Curitiba e de outras cidades. Não à toa, ele se lançou a deputado federal nas últimas eleições e foi acompanhado por uma campanha voluntária da qual participaram centenas de ciclistas e cicloativistas que, através campanha, exerceram seu ativismo. Apesar de não ter sido eleito, os significativos 13 mil votos alcançados por este ativista na eleição, a intensidade e volume de cicloativistas que se dedicaram a uma campanha eleitoral em seu nome, são indicativos precisos do lugar de destaque e liderança que este sempre ocupou e ocupa dentro do movimento cicloativista local, assim como revelam a correlação entre seu perfil social, cultural e de classe, e o sucesso de sua imagem e carreira política, fazendo com que hoje ocupe o cargo de Assessor na Coordenadoria de Mobilidade Urbana da Secretaria de Trânsito de Curitiba, a SETRAN.

Durante a pesquisa não foi identificada, ainda, interação em rede com outros movimentos, o que poderia ter feito com que pessoas dedicadas a outras causas se aproximassem do movimento por proximidade temática ou simplesmente por uma identificação enquanto minoria, o que culminaria também no processo de formação política de seus membros, cuja maioria se envolve, através da bicicleta, pela primeira vez politicamente. O movimento Passe Livre, por exemplo, que também atua em favor da mobilidade urbana, possui grande apelo da juventude secundarista e com classes ligadas ao transporte, como metroviários em São Paulo, e motoristas e cobradores em Florianópolis. O movimento da bicicleta, pelo contrário, neste aspecto sempre se mostrou mais fechado e com dificuldade de aproximar suas demandas daquelas oriundas de outros setores sociais e organizações políticas civis.

É um grupo que se vê como minoria, mas encontra dificuldade em se identificar com outras minorias. Possui senso crítico para perceber as injustiças e violências reproduzidas no espaço urbano e que chegam até si quando estão na posição de ciclistas, mas esbarram num forte problema cultural, de classe e experiência política para localizar-se entre outros fatores sociais envolvidos nessa questão e que reproduzem a violência e a exclusão de forma ainda mais agressivas com ciclistas de classes mais baixas, que compõem a grande maioria de ciclistas na

cidade, mas que não possuem qualquer participação nas discussões, construção e ações do movimento.

Este problema possui, também, uma peculiaridade local relacionada a características específicas da cultura política e da cartografia social e econômica da cidade de Curitiba. Curitiba é uma cidade com uma organização espacial extremamente excludente, cujos bairros mais pobres e problemas sociais mais graves localizam-se longe dos olhos de sua classe média e alta. A capital paranaense, nos anos 1990, se autopromoveu pelo mundo com o status de cidade bem planejada, urbanizada, ecológica e social, graças a grandes ações publicitárias que a enalteciam como cultura européia que possui uma urbanização planejada, como sinônimo de qualidade de vida, alto poder aquisitivo, transporte eficiente e ecologia. Neste sentido, o perfil socioeconômico do movimento e a localização central da maior parte de suas ações ainda não conseguiram fazer com que suas ações pudessem romper estas barreiras.

O perfil socioeconômico apresentado durante esta pesquisa, e reforçado estatisticamente por novos dados solicitados em uma nova etapa, parece ganhar respaldo nas perspectivas reflexivas dos próprios entrevistados sobre o movimento. Dentre inúmeras características apresentadas por este para descrever o movimento, levando em consideração aquelas que mais se repetiram, vemos que 46% dos entrevistados entendem que o movimento político da bicicleta em Curitiba é composto basicamente por pessoas das classes média e alta, e 33% citam o seu alto grau de instrução e formação. São apresentadas, ainda, descrições que o apresentam como movimento composto por pessoas sem religião ou ligadas à religiões e filosofias orientais. Tal compreensão sobre o “perfil religioso” dos entrevistados é mencionado durante este trabalho como elemento presente nos discursos do movimento, sua visão holística da ligação entre os indivíduos e a cidade onde habitam, o apelo filosófico sobre questões ambientais que busca atrelar a ideia de humanidade à forma como o ser humano se integra ao seu meio, no caso a cidade, através do cuidado com os outros seres vivos, animais e vegetais. Além, claro, do campo das ações práticas, onde conceitos da yoga, do budismo e do hinduísmo ganham caráter político através de ações como práticas de yoga e meditação ao ar livre, em vagas vivas, na jardinagem libertária e, mais recentemente, na campanha eleitoral de um de seus ativistas mais

emblemáticos, através do lema “Vote no Dharma”. Tais elementos ganham, ainda, respaldo estatístico. Dos quinze entrevistados que responderam ao questionário, três declararam inspirar-se no Budismo e um no Aikidô, além de entrevistados que não responderam ao questionário mas que, abertamente, se identificam com a Yoga, já que é comum a presença de instrutores de yoga no cicloativismo curitibano. Quatro, ainda, se definiram como católicos de formação e dois através do cristianismo. Há, ainda, definições como humanista, ateu, panteísta/holístico e sincrético.

As respostas o descrevem, ainda, como um movimento que não representa, no quesito classe, a grande massa de ciclistas, o fato de viverem nas proximidades do centro, terem vivido no exterior e, através da possibilidade de dedicação aos estudos e à informação, terem a possibilidade de optar por formas alternativas de vida, inclusive no âmbito do trabalho, dedicando-se academicamente e profissionalmente à atividades ligadas à bicicleta.

Sobre as características do movimento em si, 47% dos entrevistados chamam atenção para sua identidade artística e cultural, em especial a arte urbana e intervenções que atentam para alternativas culturais na forma como o ser humano interage entre si e com sua cidade. É mencionado, também, por 13% dos entrevistados a busca do movimento em estreitar laços com o poder público em torno da construção de políticas públicas e campanhas que permitam tais transformações urbanísticas e culturais através da ação conjunta entre Estado e Sociedade Civil.

GERAÇÃO, TRABALHO E ATIVISMO: “QUANDO SE TORNA PAI, A GENTE PENSA DUAS VEZES ANTES DE FAZER AÇÃO DIRETA”

Com o tempo, a vida adulta se aproximou dos membros da Bicicletada e com ela novas obrigações e responsabilidades, preocupações e cobranças sociais exercidas de forma geralmente coercitiva por parte da sociedade, transformando o *modus operandi* destes jovens dentro do movimento e o papel social que são submetidos a exercer. Assim, novas responsabilidades para vida profissional e a carreira são sugeridas, na vida pessoal muitos acabam se tornando pais, como os dois remanescentes do

Interlux que protagonizam até hoje importantes ações dentro do movimento. Contruíram famílias e adquiriram novas prioridades de ocupação de seu tempo e organização de seu dia, dando prioridade a atividades profissionais que garantam a subsistência dos seus e lhes coloquem em sintonia com as novas obrigações e responsabilidades reproduzidas na sociedade e que os impele a representar tal papel neste momento da vida. É recorrente, no discurso dos entrevistados e em espaços de discussão sobre ação direta, apontar esse tipo de experiências como fatores determinantes que afastaram boa parte dos jovens engajados na organização e realização das bicicletadas.

Conforme salienta Groppo (2011), a condição juvenil envolve uma relação dialética porque fundada em contradições inerentes a movimentos sociais jovens e que expressa uma relação de contradição entre sociedade e juventude, manifestada historicamente através de ações que visam à institucionalização da juventude, paralelamente a ações de resistência por parte dos indivíduos ou grupos que se assumem como jovens.

Esta concepção “dialética” da condição juvenil demonstra trajetórias de indivíduos e grupos juvenis oscilando no duplo movimento que envolve integração versus inadaptação, socialização versus criação de formas de ser e viver diferentes, papéis sociais versus identidades juvenis, institucionalização versus informalização, homogeneização versus heterogeneidade e heterogeneização, cultura versus subculturas etc (GROPPO, 2011, p. 20).

Ao tomar a juventude como grupo social autêntico, pra além de sua característica transitória e intergeracional, seguindo as orientações de Mannheim (1982), convém tratá-la no plural e em sua diversidade, atentando para contextos sociais, políticos, culturais e históricos dos quais emergem, verificando a correlação entre dilemas e contestações inerentes a esta fase e características contextuais que conferem a cada grupo comportamentos que oscilam numa escala ideal entre autonomia e adequação às diretrizes sociais vigentes. As possibilidades e realizações destes comportamentos agregam ainda mais importância ao caráter vitalizador da juventude no sentido de promover uma constante

renovação crítica das normas sociais, conferindo às transições intergeracionais campo fecundo de análise das transformações sociais, principalmente com o crescente levante de juventudes autônomas anti-globalização e anti-capitalismo que tem proliferado no mundo desde os anos 1990.

Ao contrário de promover rupturas das gerações novas em relação às velhas, a juventude passa a ser vista como grande responsável pela renovação criativa, através da rebeldia, na continuidade das gerações (MACHADO, 2011 In: SOUSA & GROppo, 2011). Entretanto, através de grupos que reivindicam e tem se apresentado de forma cada vez mais autônoma e empoderada, afirmando de forma cada vez mais intensa comportamentos de oposição que desconstroem e deslegitimam as determinações sociais vigentes as discontinuidades intergeracionais que dão base ao processo de formação da juventude enquanto “geração social” (PAIS, 1996). Como tal, e neste sentido a argumentação se adequa mais à corrente classista do que à geracional, a juventude insere-se num contexto de reprodução das relações de classe, assim como todo seu processo de formação. Enquanto culturas de classe, as culturas juvenis apresentariam, portanto, sempre um significado político, e devem ser estudadas e analisadas profundamente através de seus cotidianos e contextos vivenciais. Somente desta forma, segundo o autor, é possível compreender a natureza social das continuidades e discontinuidades intergeracionais.

O impasse surgido com as responsabilidades e papéis sociais inerentes à vida adulta dos indivíduos colocam, comumente, em conflito paradigmas e posicionamentos ideológicos no sentido de adequar-se ou não ao processo de disciplinamento da vida através do trabalho. A espacialização das práticas políticas em torno da bicicleta nas brechas da temporalidade capitalista usufruiu do intenso processo de montagem/colagem de seus símbolos e discursos políticos, característica do capitalismo flexível, através de uma conjunção vasta e complexa de seus signos e retórica, flexibilizando oposições e paradigmas ideológicos e tornando híbridas as formas com que os cicloativistas se associam no cotidiano da reprodução social e cultural. Conforme aponta Carlsson:

O capital rapidamente explorou a fragmentação e se adaptou aos nichos de

mercado que surgiram, em um exemplo da dialética que continua a assombrar todas as rebeliões culturais na moderna sociedade capitalista. A energia rebelde muitas vezes é canalizada a novas formas de negócio e acaba servindo para reproduzir a mesma dinâmica de mercantilização que levou a formas inspiradoras da revolta. Como disse de forma eloqüente Stephen Duncombe, “o capitalismo contemporâneo precisa de inovação cultural para abrir novos mercados, não estagnar, dotar mercadorias antigas de novos sentidos e assim por diante. Longe de ser um desafio para O homem, as inovações na cultura são o combustível de uma economia de consumo (CARLSSON, 2014: p. 73 e 74).

Esta concepção dialética da condição juvenil frente aos processos e instituições modernas e capitalistas nos auxilia a compreender as continuidades e descontinuidades entre os movimentos juvenis rebeldes do século XX, como o Provos e o Critical Mass, as subculturas juvenis no início do século XXI, como o Interlux e a Bicletada. Assim compreendemos também suas configurações mais recentes, como o processo de transformação e adaptação que este mesmo movimento, objeto de análise deste trabalho, vive de forma cada vez mais intensa, através das mudanças geracionais conforme suas ações passam a ser bem sucedidas, fazendo com que seus discursos e reivindicações atinjam a política institucional, a grande mídia, a publicidade e o mercado, sendo comumente apropriados por estes.

Na vida dos ativistas, este contexto significou uma possibilidade de unir suas práticas e posicionamentos políticos às necessidades e possibilidades de sobrevivência dentro de uma lógica trabalhista e de mercado. Neste, a bicicleta, e sua vasta bagagem de sentidos e signos, foi investida de valor mercadológico, tornando-se ingrediente atrativo de renovação do capital em sua busca por novos mercados e mercadorias. Estes reproduzem a lógica da “destruição criativa” que muito tem revigorado o sistema de produção e consumo de signos e sentidos

oriundos muitas vezes de movimentos sociais e materializados em mercadorias fetichizadas de valorização de uma identidade jovem, independente e criativa como a própria imagem da bicicleta tem vinculado.

A relação entre ativismo e trabalho se mostrou um fenômeno comum na fase da vida em que os cicloativistas passaram a lidar, simultaneamente, com a valorização da bicicleta e as novas responsabilidades que a vida adulta passou a trazer. Com a expansão da bicicleta como objeto de interesse de mercado, mídia, acadêmico e político, e com a abertura política que sucederia após as eleições municipais de 2012, o movimento cicloativista passou a atrair uma série de pessoas que emergiram deste contexto e trabalhavam com a bicicleta em suas pesquisas acadêmicas, empresas e empregos, tornando o movimento ainda mais híbrido, apesar do caráter de classe ainda prevalecer. Dos entrevistados, 60% possuem, também, uma relação profissional com a bicicleta. Tais ativistas aproveitaram-se do contexto favorável de valorização do papel e dos significados da bicicleta como potencial forma de aproximar seu ativismo às responsabilidades profissionais, abrindo empresas, consultorias, na mídia, na universidade, na política ou atuando em favor da bicicleta dentro de seus locais de trabalho. Assim, seu ativismo expandiu-se através de estruturas formais ligadas ao poder institucional. Por outro lado, a falta de renovação geracional automática na Bicicletada, somada à fraca descentralização de suas ações, que sempre partiram do mesmo grupo, apesar de haverem divergências políticas, não criou uma variedade de ativismo suficiente a ponto de ambos os tipos de ação, direta e institucional, conseguirem coexistir como forças equivalentes. Deste modo, a guinada política de seu núcleo acabou determinando os caminhos do cicloativismo na cidade. Naquele momento, prevaleceu o segundo tipo de ação. A chegada de novos ciclistas contribuiu com esse tipo de ativismo, gerando uma tendência um pouco mais conservadora, com menos intervenções e ações diretas e uma maior aproximação com o poder público e setores tradicionais e institucionais de exercício da política.

Na obra *Nowtopia*⁴⁰, de Chris Carlsson, figura presente nos Fóruns Mundiais da Bicicleta realizados no Brasil desde

⁴⁰ Tomo Editorial, 2014.

2012, ele atenta para uma tendência ao crescimento de um tipo de ativismo que se faz fora do horário de trabalho, entre eles o cicloativismo. Para ele, por motivos relacionados às tendências do capitalismo e do aumento do que se convencionou chamar precariado, é crescente o número de “nowtópicos”, pessoas que estão construindo projetos autônomos mais ligados ao anarquismo, à cooperação comunitária e à construção de relações e formas de vida independentes da dinâmica mercadológica. O trabalho acaba tendo apenas uma função instrumental na vida destes indivíduos, deixando em segundo plano a busca por uma realização profissional através da possibilidade de se trabalhar com o que gosta. Neste contexto, a partir da percepção da grande dificuldade em trabalhar com o que realmente se identifica, as pessoas passam a se realizar em atividades fora do horário de trabalho, definindo suas identidades não mais pelos seus cargos profissionais, mas pela variedade de ações que constroem e realizam por prazer fora destes âmbitos, sendo inclusive mais produtivos em atividades não remuneradas.

A dedicação ao ativismo e o engajamento na construção e vivência de realidades idealizadas sempre ocorreu de forma autônoma pelo Interlux, em Curitiba, mas, com a valorização e expansão da bicicleta a inúmeras atividades, instituições e espaços da vida social, por uma questão de identificação pessoal, uma parte considerável dos cicloativistas levou seu ativismo para dentro do trabalho, expandindo sua relação com a bicicleta a níveis profissionais. Há, por exemplo, cicloativistas que aproveitaram a abertura de mercado a uma demanda cada vez maior por serviços mecânicos e culturais relacionados à bicicleta, aproximando-os de suas carreiras artísticas e criando a Bicletaria Cultural, a qual me dedicarei mais a frente. Há quem preste assessoria técnica na construção de sistemas de compartilhamento de bicicletas (e que, por este motivo, não se considera cicloativista, mas empresário); outros, estes autodenominados cicloativistas, que têm uma empresa de confecção de paraciclos e, com isso, usufruem de suas conquistas políticas também a partir do crescimento de uma demanda da qual sua empresa pode se beneficiar; há também um instituto de produção de energia através de bicimáquinas, que coloca um conhecimento acadêmico em prática num âmbito econômico, com um apelo social e que se faz presente enquanto empresa em ações políticas e culturais. Incluem-se, também, neste contexto

alguns que não trabalham diretamente com a bicicleta, mas que atuam em seu favor nas empresas em que são funcionários, reivindicando e promovendo melhores estruturas para estacionamento de bicicletas em seu local de trabalho, campanhas para seus funcionários irem de bicicleta alguns dias por semana, apontando aos, aos empresários, melhoria nos seus lucros a partir de investimento em estrutura para que seus funcionários usem a bicicleta para ir ao trabalho, como economia no transporte, nos gastos médicos etc; há, ainda, um projeto de extensão universitária criado por um cicloativista que hoje, devido à intensificação das atividades e resultados desse trabalho, passou a dedicar totalmente suas atividades profissionais na universidade às ações do projeto; paralelamente, há ainda um jornalista que, como consequência de seu ativismo dedicado à bicicleta, conseguiu inserir seu blog dentro do jornal e levar a discussão para dentro do principal veículo de comunicação impressa do Estado.

Este é um contexto aparentemente novo, contemporâneo, e que possivelmente tem a ver com o capitalismo tardio, com movimentos de classe média e valores pós-materialistas. Uma economia criativa que se manifesta principalmente, mas não somente, neste contexto empreendedor jovem. Tal característica se liga a um outro sintoma que reflete as experiências híbridas vivenciadas por estes jovens ativistas ao atingirem a vida adulta simultaneamente à valorização de seu ativismo ligado à bicicleta: a escolha da profissão.

Alguns dos ativistas e ciclistas que já possuíam uma relação íntima com a bicicleta em sua juventude, com a valorização dela enquanto tema de pesquisa e interesse da mídia, do mercado e de pesquisas acadêmicas, passaram a enquadrá-la em suas trajetórias acadêmicas e profissionais, trabalhando com ela em seus TCCs, estágios e especializações, como fazem 33% dos entrevistados.

Um fenômeno que une diferentes esferas e papéis sociais: a questão de classe, já que seus cursos, estágios e oportunidades de trabalho refletem uma condição sócio-econômica favorável, lhes permitindo realizar intercâmbios, viagens e acessar diversas fontes de inspiração e pesquisa, fazer contatos e conseguir postos de trabalho de destaque ou empreender um negócio próprio, mesclando em seus discursos argumentos políticos, técnicos e mercadológicos; diretamente relacionada à questão de classe está

a de geração que, diante de um cenário conflitivo em que, teoricamente, estes jovens teriam que relegar seu ativismo a segundo plano em suas vidas, conseguem adaptá-lo às novas dinâmicas de suas vidas.

Com a bicicleta na moda, encontram oportunidade de unir o útil ao agradável, conferindo à bicicleta também um papel econômico e profissional em suas vidas. Por outro lado, essa profissionalização se reflete também nas oportunidades de atuação política de seus membros, através da nomeação de alguns a cargos políticos devido a seu envolvimento como cicloativista e da candidatura de outros às eleições. Este fenômeno reflete um cenário destoante da realidade apresentada por Carlsson já que, neste caso, ativismo e carreira profissional se misturam, culminando em ações políticas híbridas das quais estes indivíduos atuam ora como ativistas, ora como empresários, técnicos e pesquisadores, hora como movimento social, hora como instituição política.

No movimento cicloativista de Curitiba, as esferas acadêmica, técnica, econômica, política e midiática se misturam aos discursos e práticas ativistas, pois são papéis representados, em grande parte, pelas mesmas pessoas. Isto facilita a construção de ações conjuntas, por um lado, entretanto restringe as ações e conquistas do movimento a esse círculo de pessoas pertencentes a um mesmo grupo social de pessoas de classe média, empresários e universitários, que moram perto do centro e que acabam sendo as principais beneficiadas pelas políticas públicas e iniciativas privadas relacionadas ao ciclista.

Segundo Carlsson (2014), este cenário reflete um contexto em que novas identidades são construídas de forma fracionária e buscam um sentido de ser mais amplo, se orientando através de posicionamentos e ações políticas, mas ainda ligadas ao emprego. Em sua pesquisa acerca de iniciativas autônomas da economia de mercado e ocupação do espaço urbano, Carlsson se deparou com um conflito recorrente em que os indivíduos dedicam-se a atividades não remuneradas em conjunto com redes de cooperação social intensa, mas convivem na tensão entre duas formas de relação com seu trabalho, sua liberdade do mercado e a reincorporação de suas ações a comportamentos mercantilizados ou guiados economicamente. A flexibilidade desta fronteira implica numa dificuldade maior em desvincular posicionamentos políticos de práticas econômicas, podendo culminar em ações de

gunho político que buscam romper com a lógica mercadológica de reprodução social, mas que, devido à extensa rede de interdependência instaurada pela economia de mercado, acabam simplesmente agindo em sintonia com esta:

A cotidiana perda de poder embutida na relação salarial é o ponto de partida da divisão de classes, mas ficou mais confusa e opaca com a expansão da fábrica social, um sistema de reprodução no qual quase tudo o que fazemos pode ser uma fonte de lucro para outros e um reforço de nossa própria alienação e impotência (CARLSSON, 2014: p. 26 e 27)

Estas questões relativas à relação ambivalente entre ativismo e trabalho num contexto de mudanças geracionais e baixa formação política nos ajudam a pensar sobre um movimento que tem conquistado algumas vitórias políticas na cidade. Todavia, tal movimento tem encontrado dificuldades na superação de hierarquias sociais, pois não amplia, diretamente, seu campo de influência e adesão a outros setores da sociedade, como os ciclistas de classe baixa, que são maioria, mas moram longe do centro da cidade e não participam da construção das ações do cicloativismo, nem participam de seu círculo de eventos e ações culturais, artísticas e políticas que problematizam a condição do ciclista. É um movimento aberto, mas de difícil acesso aos ciclistas que não compartilham de seu *habitus*, possuem outras condições de acesso à informação, outras condições socioculturais, outro tipo de experiência, engajamento e visão política que enxerga na bicicleta provavelmente apenas um utilitário de locomoção limitado a essa função.

Este fenômeno aponta um cenário em que as possibilidades de acesso e poder de influência de determinado grupo político da sociedade civil estão diretamente relacionadas às suas origens e condições socioeconômicas e culturais, assim como seu nível de formação e informação política. Não quero dizer, com isso, que o movimento cicloativista só possui destaque por ser um movimento de classe média e alta. Entretanto, este perfil está diretamente relacionado às demandas pós-materialistas destas classes, pois permite acessar realidades, informações, filosofias,

referências e realidades históricas que lhes garantem acesso às tendências políticas globais, proporcionam transitar com naturalidade pelos mesmos espaços que os técnicos, administradores e personalidades responsáveis pelos processos decisórios da política institucional e garantem, ainda, uma série de códigos de comportamento, linguagem e estética que os caracteriza dentro de um nicho socioeconômico e cultural valorizado pela sociedade e pelas tendências do mercado, um perfil jovem, bonito, alternativo, intelectualizado e criativo. Sua condição lhes permitiu construir uma carreira acadêmica e profissional em torno da bicicleta, na engenharia, no marketing, no design, no jornalismo, nas artes, lhes conferindo status e autoridade científica que, somados às facilidades que suas posições de classe permitem, vestem estes indivíduos de um vasto aparato simbólico que fortalece e solidifica seus lugares na elite social, enquanto elite econômica, intelectual, estética, moral e, graças à institucionalização de suas práticas políticas, também enquanto elite política.

CICLOIGUAÇU: A INSTITUCIONALIZAÇÃO DO CICLOATIVISMO EM CURITIBA

O processo de transição do movimento da bicicleta de Curitiba para uma guinada mais institucional se consolidou no ano de 2011 com a fundação da Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu, a CicloIguaçu. Esta associação tem como objetivo principal a aproximação com o poder público e o estabelecimento de um diálogo com o poder público através do qual possam participar ativamente na construção de políticas públicas que agreguem os ciclistas e o estímulo à socialização na cidade. No Festival Arte Bici Mob daquele ano, membros do Interlux, da Bicicletada, de outros grupos de pedalada, esportistas, empresários e ativistas se uniram para fundar a CicloIguaçu, um nome institucional, com representação jurídica e cargos, onde o principal articulador da Bicicletada desde o Interlux assumiu sua Coordenação Geral. A CicloIguaçu nunca buscou representar os ciclistas de Curitiba e Região, mas simplesmente percebeu que seu poder de influência e participação nas políticas públicas em favor da ciclomobilidade estava limitado ao fato de não possuírem um representação jurídica.

Apesar do enfraquecimento da Bicletada e do afastamento de parte de seus ativistas, a bicicleta já havia ganhado visibilidade e demanda política. Isso fez com que, na campanha eleitoral para a prefeitura de Curitiba em 2012, quase todos os candidatos a prefeito assinassem (apenas o candidato da situação não assinou) e se comprometessem a efetivar os dez pontos para cidades cicláveis propostos pela CicloIguaçu. A vitória surpreendente do candidato mais simpático à causa da bicicleta, que chegou a ir à sua posse de bicicleta com os cicloativistas, proporcionou uma grande abertura política a estes. A partir deste momento político favorável, a prefeitura inseriu cicloativistas em cargos técnicos da prefeitura, como o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), e na Secretaria de Trânsito, onde foi concedido a um cicloativista o cargo de Coordenador de Mobilidade Urbana. Ainda, como pessoa jurídica e institucionalizada, os cicloativistas teriam muito mais poder de influência e espaços de participação. Este alinhamento com a prefeitura gerou algumas divergências e até rompimentos com alguns ciclistas. Para seus fundadores, principalmente aqueles que militam pela bicicleta desde o início das bicicletadas, a CicloIguaçu simbolizou a formalização de um tipo de ativismo que já ganhava corpo através de ações que tentavam forçar esta aproximação institucional. Sua vitalidade para ações diretas estava enfraquecida por questões geracionais, as demandas já giravam mais em torno de reivindicações por políticas públicas de estrutura ciclovitária do que por ações direcionadas a mudanças culturais através de ações diretas autônomas e independentes. Até então, nunca a prefeitura abriu tantos canais de diálogo, participação e consulta aos ciclistas, com investimentos e projetos de transformação urbana em favor da bicicleta, como o Plano Diretor Ciclovitário, que pretende instalar 300 km de vias cicláveis na cidade durante os quatro anos da gestão atual (2013-2016), entre ciclovias e ciclofaixas, vias calmas e ciclorrotas.

Com a fundação da CicloIguaçu, várias novas situações passaram a permear o cicloativismo na cidade. O fato dos cicloativistas serem de classe média e alta permitiu a alguns deles conhecimentos técnicos em áreas como urbanismo, engenharia ambiental, gestão urbana e design. Agora, pessoalmente ou através de suas empresas, passaram a atuar em projetos e

iniciativas, além até cargos técnicos, aglutinando em si diversos papéis sociais através da bicicleta.

Nesta guinada institucional e técnica do movimento, um evento importante para que as ações em torno da bicicleta mantivesse presente sua raiz cultural e artística foi a criação, também em 2011, da Bicicletaria Cultural⁴¹. Co-idealizada por um membro do Interlux e destacado artista local, ela é um espaço que agrega muitas das ideologias, perspectivas e usos da bicicleta num mesmo espaço. É um ambiente que oferece consertos, manutenção e compra de peças e acessórios para a bicicleta, um estacionamento de bicicletas, além de disponibilizar espaços para sesta. Localizada no centro, está em uma rota de passagem constante, onde circulam ciclistas de todos os bairros e direções, trabalhadores, universitários, empresários, cicloativistas que aproveitam o espaço da bicicletaria para conversar sobre ativismo, política e bicicleta, trabalhadores comuns com bicicletas comuns que convivem na bicicletaria para estacionar e consertar suas bicicletas, esportistas, artistas etc. que interagem e convivem de inúmeras formas em torno de um meio de transporte em comum. Nela, os ciclistas possuem liberdade pra consertarem eles mesmos suas bicicletas e discutirem sobre elas com outros ciclistas e mecânicos. Um espaço com interação e socialização intensa em torno de vários temas ligados à bicicleta, desde sua mecânica até a arte e a política. É também um espaço cultural com rica e intensa programação de eventos, como exposições, intervenções, performances, sessões de cinema e palestras, a preços geralmente acessíveis ou gratuitas. É também um espaço de oficinas, sejam elas comunitárias ou não, “de faça você mesmo” ou não.

A Bicicletaria Cultural tem sido um expoente de uma cultura livre da bicicleta, de uma arte livre e contemporânea na cidade. Um lugar fértil onde as pessoas propõem coisas e elas acontecem. Ele não é no mainstream, tá na periferia, no undergrownd, não é um espaço de show, mas tem apresentações, não é um bar, mas tem festa. Não é um espaço de curso, mas tem oficinas. As pessoas vem aqui porque é um lugar meio termo. A gente quer que a Bicicletaria seja uma referência, que espaços como esse se espalhem por Curitiba e o Brasil. Um ponto de apoio ao ciclista e com atividade cultural intensa (Sócio e idealizador da Bicicletaria Cultural).

⁴¹ <http://bicicultural.com/>

A criação de um espaço cultural traz aos ativistas novos desafios que colocam em contato projetos ideológicos independentes da cultura de massa, mas que, para sobreviverem enquanto atividade econômica, são obrigados a lidar com as tendências econômicas de mercado e consumo, tornando ideologia e trabalho faces de uma processo híbrido de empoderamento político. “Na medida em que o compromisso criativo com a cultura do ciclismo se torna um trabalho regular, os impulsos radicais que encontramos em sua cultura são amortecidos” (CARLSSON, 2014: p. 152).

Conforme os ativistas passam a assumir responsabilidades econômicas e profissionais inerentes à fase da vida que atingem, simultaneamente ao crescimento político do movimento, maior a pressão para ajustar-se. Isso se dá tanto para o movimento e ativismo, em nível geral, quanto na vida individual dos ativistas. Trabalhar com a bicicleta, neste caso através de um espaço cultural, é uma forma de ajuste a essa situação, ao mesmo tempo que mantém estes ciclistas na vanguarda de ações artísticas e culturais em sintonia com suas práticas anteriores, agora como empresa ligada à economia criativa. Uma nova realidade se apresenta e os artistas passam a aglutinar em si diversos papéis em torno da bicicleta, estando sujeitos a transformações e adaptações inerentes ao fluxo econômico e seus desafios de sobrevivência.

Segundo Carlsson (2014):

As novas oficinas de bicicleta no estilo “faça você mesmo” estão tentando conectar divisões de classe e raça. Enfrentando problemas de sustentabilidade, elas existem à beira da cooptação. O aluguel e a sobrevivência diária fazem com que quem trabalha em uma dessas oficinas enfrente a necessidade de ganhar dinheiro. Isso, por sua vez, empurra-os a converter espaços de cooperação com base na partilha e ajuda mútua em pequenas empresas. O fluxo do dinheiro, mesmo dentro de organizações oficiais sem fins lucrativos, começa inexoravelmente a moldar decisões e

comportamentos (CARLSSON, 2014: p.152).

A cultura da bicicleta ainda não se consolidou de fato a ponto de vincular a si uma extensa rede de serviços, fornecedores e políticas públicas, mas encontra-se em vias de, aparentemente. Espaços alternativos e informais como a Bicicletaria Cultural, de acordo com Carlsson, ainda devem seguir lutando de forma intensa com a dinâmica da sobrevivência, sofrendo com as dificuldades de um tipo de economia ainda insurgente, e resistindo à cooptação à lógica de mercado. Neste ínterim, espaços como este tem funcionado como um terreno fértil para o estabelecimento de novas relações sociais em torno da convivência intensa da diversidade, apontando para caminhos e projetos alternativos que alimentam uma extensa rede de produção cultural, artística e política em torno da bicicleta. É um espaço de compartilhamento de ferramentas e conhecimentos, de um *know-how* técnico que cria novas redes de confiança e projetos coletivos que surgem de conversas em um ambiente comum em torno de uma subcultura da bicicleta.

Os trabalhos aqui são colaborativos. Eles (quem realiza as atividades) recebem uma parte do montante do dinheiro e nós uma outra parte. É o que se chama hoje de economia criativa. Vivemos das manifestações culturais. Vivemos da bicicleta, do estacionamento, da mecânica, dos cursos. Nós viemos das artes, não temos experiência em gestão de negócios, é complexo, estamos aprendendo na prática. A indústria nacional não está preparada pro *boom* da bicicleta, as lojas não estão preparadas, os fornecedores são poucos, o governo não dá incentivo pra bicicleta, as oficinas não tem mecânico em quantidade pra serviços, tudo está em preparo, o *boom* da bicicleta não chegou ainda. E a gente espera estar preparado pra quando colher tudo isso que a gente plantou. (Sócio e idealizador da Bicicletaria Cultural)

Lá também se localiza a sede da CicloIguaçu, fazendo com que esta nova estratégia de ação política do cicloativismo conviva diariamente com um espaço artístico e cultural cujas atividades remetem às origens artísticas do movimento e à intensa produção cultural que sempre identificou a cultura da bicicleta na cidade, contribuindo pra que o movimento não se deixe influenciar completamente por um discurso mais tecnicista e urbanista. Nesse

sentido, se por um lado a CicloIguaçu avançava em conquistas políticas por meios institucionais, a Bicletaria Cultural manteve viva sua chama artística e cultural.

A influência e ascensão do discurso cicloativista também alcançou outras instituições importantes na reprodução da vida social, como o meio acadêmico e a mídia. Exemplo é o espaço dedicado por um dos principais jornais do Paraná, a Gazeta do Povo, a reportagens que visam à promoção e debate de eventos culturais e políticos relacionados à bicicleta, dedicando, inclusive, um blog dentro de seu site à questão. O Ir e Vir de Bike⁴², criado por um jornalista e cicloativista, possui cada vez mais seguidores e cumpre uma função cada vez mais importante na divulgação de discussões e eventos que promovem o uso da bicicleta. Recentemente, com grande número de seguidores, o blog se desligou do jornal e se transformou num site independente.

Outra iniciativa institucional de forte atuação política é o Ciclo Vida, um projeto de extensão comandado por um dos principais cicloativistas da cidade e que, dentro do Núcleo de Psicologia do Trânsito da UFPR, desenvolve uma série de projetos e ações que promovem o uso da bicicleta dentro da Universidade e também fora dela, em parceria com iniciativas privadas e o poder público. Este projeto vem ganhando cada vez mais apoio político e financeiro da própria universidade.

No II Fórum Mundial da Bicicleta, realizado em 2012 pela segunda vez na cidade de Porto Alegre, os cicloativistas ligados a CicloIguaçu conseguiram, depois de um consenso, levar a próxima edição do evento para Curitiba. Foi uma oportunidade de consolidar a cultura da bicicleta na cidade, fortalecendo ainda mais a já próxima relação com a prefeitura, gerando ainda mais visibilidade para causa.

A partir da observação participante deste evento, foi possível verificar uma diferença significativa em termos de organização e articulação dos cicloativistas de Curitiba em relação aos demais grupos do Brasil. Entre outros motivos, isso provavelmente se deva à estreita relação que a prefeitura da cidade passou a construir com os ciclistas. Em quase todas as outras cidades do país as reivindicações dos ciclistas ainda permanecem ignoradas pelo poder público, apesar do avanço da

⁴² <http://www.irevirdebike.com/>

discussão sobre a bicicleta na mídia e sua crescente valorização pelo mercado.

Um olhar geral sobre eventos e movimentos cicloativistas de todo Brasil presentes no Fórum Mundial da Bicicleta, entretanto, demonstra que aquele caráter anarquista, anticapitalista, autônomo e libertário que proporcionou o surgimento e a identidade do Critical Mass e de Bicicletadas como a de São Paulo é praticamente inexistente. O sucesso destes movimentos políticos colocou a bicicleta nos espaços de reprodução social e deram visibilidade aos ciclistas. Entretanto, este processo deu vida própria à variedade de formas com que sentidos e significados, nem sempre políticos ou politicamente coesos, foram atrelados à bicicleta, em especial na mídia, na publicidade e nos discursos políticos. A bicicleta está, portanto, na moda, e isto implica uma série de fatores positivos e negativos e traz questionamentos diversos, conforme os apontados por Liberato (1996): seria a popularização da bicicleta um sintoma de transformação social mais ampla, no sentido defendido pelos movimentos anticapitalistas? Estaria a bicicleta, dentro de uma lógica de desenvolvimento sustentável, sendo ressignificada dentro da própria ordem capitalista? Se a popularização de uma tecnologia como o automóvel atendeu a necessidades sociais específicas, cumprindo funções determinadas também socialmente, não estaria a bicicleta, hoje, também atendendo a necessidades sociais específicas como a de locomover-se de forma veloz, característica da sociedade moderna, com o colapso do padrão automobilístico de locomoção? Que transformações acarretam, por um lado, as influências do conteúdo simbólico político que historicamente carrega a bicicleta sobre o modelo de sociedade capitalista que neste momento passa a englobá-la? Inversamente, também, que interferências o conteúdo simbólico da bicicleta sofre a partir de sua popularização e inserção na lógica capitalista?

No caso curitibano, o contexto que gera estas perguntas e que proporcionou mudanças significativas no tipo de ativismo realizado pelo movimento foi a abertura política realizada pela prefeitura da cidade em relação aos cicloativistas. Como resultado, a construção participativa de políticas públicas e estruturas cicloviárias mais próximas dos interesses e necessidades do ciclista, uma relação mais participativa entre sociedade civil e Estado que deu aos cicloativistas status e

empoderamento sobre a maioria das propostas e projetos relacionados à bicicleta na cidade.

Com a intensificação da relação entre prefeitura e CicloIguaçu, as ações e vitórias da causa dos ciclistas em Curitiba passaram a ocorrer principalmente através da via institucional. Tal função, por ser exercida pelas mesmas pessoas que articulavam as ações diretas relacionadas à bicicleta, influenciou diretamente sua vitalidade. Devido à concentração do movimento nas demandas por políticas públicas, a conquista desta parceria trouxe, também, a sensação de que as soluções estavam encaminhadas e, por isso, as ações diretas não eram mais tão necessárias, pois, a priori, não havia mais motivo para protestar, visto que o movimento já havia conseguido, enfim, chamar atenção das autoridades políticas.

FÓRUM MUNDIAL DA BICICLETA

É neste contexto que surge outra etapa importante na história do cicloativismo em Curitiba, trazendo como herança principal o renascimento de seu espírito autônomo, criativo, de celebração e colaborativo: o III Fórum Mundial da Bicicleta.

O Fórum Mundial da Bicicleta surgiu em Porto Alegre no ano de 2012. Um ano antes, em 25 de fevereiro de 2011, durante uma das intervenções da Massa Crítica local, um motorista furou o bloqueio feito pelos ciclistas e, intencionalmente, invadiu com seu carro a massa, atropelando centenas de ciclistas e deixando 15 feridos. Este ocorrido gerou repercussão nacional e comoveu uma extensa rede solidária entre Massas Críticas e Bicicletadas de todo o Brasil e em outras cidades do mundo, que realizaram bicicletadas específicas em suas cidades atentando para o ocorrido e gerando um período intenso de discussões em vários níveis sobre a violência no trânsito. Este evento, para o movimento, confirmou seus argumentos vastamente expostos de que, numa cidade organizada preferencialmente para a circulação de automóveis, o estresse gerado pelo tempo gasto no trânsito e o distanciamento entre o motorista e a realidade que o circunda provoca um processo de desumanização das cidades, materializando de forma violenta, no trânsito, uma cultura que privilegia o individualismo e a competição, transformando o

tempo de locomoção da cidade em tempo perdido, pois não possui ganhos monetários.

Para que este incidente não fosse esquecido da memória dos ciclistas e do restante da população, os cicloativistas locais organizaram, para o aniversário de um ano do ocorrido, o 1º Fórum Mundial da Bicicleta, entre 23 e 26 de fevereiro de 2012. Sua condição de existência deve-se ao cumprimento de algumas premissas básicas: deve ser um evento autônomo, tendo a maioria de suas atividades realizadas de modo autogestinado; horizontal, planejado e realizado através de trabalho voluntário e sem hierarquias de cargos ou funções; criado por pessoas e para pessoas, ou seja, não pode haver divulgação ou vinculação de marcas ou propaganda em suas atividades, devendo, as doações, serem realizadas basicamente por pessoas físicas. Não deve, ainda, se vincular a partidos ou a políticos, apesar de muitas organizações participarem dos debates. Todas as atividades devem ser gratuitas, desde a participação dos eventos até o estímulo a outras formas de acesso, como a promoção de hospedagem solidária e empréstimo de bicicletas. Utilizando a bicicleta para o incentivo de políticas públicas de mobilidade urbana sustentável, o evento tem como proposta estimular iniciativas comunitárias e a aproximação das pessoas a partir de atividades que transformem as cidades em espaços saudáveis e estimulantes ao convívio humano.

Tendo apenas dois meses entre sua idealização e realização, 1º Fórum Mundial da Bicicleta se deu através de organização comunitária e doações voluntária de pessoas e empresas através uma plataforma de crowdfounding que permite o financiamento coletivo de projetos independentes, onde uma campanha foi realizada para que o fórum pudesse ser viabilizado. Para tal, o evento solicitou R\$ 3.500, sendo alcançados R\$6.051, doados principalmente por pessoas físicas, além de algumas empresas, para custear a passagem de vinda de seu único convidado internacional, o estadunidense Chris Carlsson, além de financiar os gastos com material impresso, transporte e aluguel de equipamentos. De acordo com sua organização, em torno de 7 mil pessoas participaram das mais de 20 oficinas e diversos painéis tratando de temas como mobilidade urbana, economia, cicloativismo, passeios e a maior Massa Crítica do Brasil até então, com 1500 pessoas. Contando com o autofinanciamento de oficinairos e painelistas, o evento despontava, ainda, como espaço

de contato entre cicloativistas, representantes e técnicos do poder público e privado, visando realizar atividades e propostas que utilizassem o evento como laboratório para iniciativas que deveriam se consolidar em sua cidade sede após o evento através de projetos em parceria entre os setores para que a bicicleta se consolide enquanto alternativa de transporte viável e transformadora da mobilidade urbana, além de promover seu potencial cultural e econômico.

A segunda edição do fórum ocorreu também em Porto Alegre entre os dias 21 e 24 de fevereiro de 2013 sob o tema “Pedalar para Transformar” e foi acompanhado por esta pesquisa. Esta edição pôde ser organizada com mais antecedência, contando com o engajamento de mais pessoas, aproximadamente 20, assim como a arrecadação de mais recursos que permitiram a vinda de três convidados internacionais: a estadunidense Caroline Samponaro, diretora da organização *Transportations Alternatives*, que atuou decisivamente na vasta expansão das estruturas cicloviárias de Nova York nos últimos anos; Mona Caron, artista plástica e muralista da cidade de São Francisco e membro do *Critical Mass* daquela cidade, que pintou um mural, ainda, no evento; além da chilena Amarílis Horta Tricallotis, diretora do Centro de Bicicultura de Santiago, entidade que incentiva o uso da bicicleta na cidade e já levou, em 6 anos, mais de um milhão de novos ciclistas às suas ruas; entre outros convidados nacionais e internacionais. Foram realizadas diversas oficinas relacionadas a temas diversos como cicloativismo, cidades amigas da bicicleta, a formação da sociedade do automóvel, formas de inserção da bicicleta, além de debates e o compartilhamento de diferentes experiências no Brasil e no exterior. A arrecadação do projeto obteve grande sucesso, conseguindo R\$15.675, mais de R\$3 mil acima dos R\$12 mil solicitados por financiamento coletivo.

Destaque para esta pesquisa foram duas atividades nas quais todos os grupos presentes de cicloativistas do Brasil se reuniram para trocar experiências e debater sobre suas perspectivas acerca do atual momento político dos movimentos, suas ações, conquistas com relação ao poder público, além de estratégias para fortalecê-los e avançar nas possibilidades de atuação do movimento na promoção do uso da bicicleta, colocando em pauta, inclusive, as diferentes ideologias e formas de ação em torno das bicicletadas e massas críticas e outras formas de articulação política.

Nas oficinas “Massas em diálogo” e “Diálogo entre as massas – ação direta” pôde-se perceber o incio de um processo de transformação no tipo de ativismo realizado em torno da bicicleta e que, ao que tudo indica, segue tendências nacionais. Nestes encontros, estiveram presentes cicloativistas do Uruguai, Campo Grande, Florianópolis, Porto Alegre, Curitiba, Brasília, São Paulo, Boa Vista, Carlos Barbosa e São Carlos. Estes encontros demonstraram uma polarização entre ciclistas que ajudaram a construir as primeiras bicicletadas do país e que defendiam seu potencial político, seu formato e características, em contraposição a outros que defendiam um modelo mais formalizado de ação política, que busca parcerias com poder público e empresas em prol de políticas públicas. Esta polarização, entretanto, não se manifesta apenas por grupos, mas também individualmente, sendo comum opiniões divergentes dentro de um mesmo grupo, como é o caso de Curitiba.

Articulado pelo grupo de Brasília, o encontro trouxe como proposta a discussão sobre equilíbrio com o sistema *versus* rompimento com o sistema, apesar desta segunda opção não ser praticamente defendida, uma clara mostra sobre o momento que vive o movimento, o que aponta um cenário destoante entre sua origem anticapitalista e autonomista e o então momento institucionalizado e formal pelo qual vivia o movimento com a entrada de novos sujeitos.

Foram debatidos temas como o inchaço das massas e as consequências deste fenômeno, como a chegada de pessoas que não conhecem sua história. Foi debatido ainda o potencial político das bicicletadas

Salientando suas diferenças locais e temporais, fazendo com que não apenas sua estética, mas a cultura que se cria em torno dela seja diferente, esta discussão apresentou um contexto de disputa acerca da legitimidade da bicicletada enquanto movimento responsável pela bicicleta estar despontando de forma política. Esta visão foi questionada pelo principal defensor da consolidação de uma instituição nacional que agregue toda rede de associações de ciclistas que brotam a partir do sucesso das bicicletadas, a União de Ciclistas do Brasil (UCB). Para ele, a Bicicletada não é um marco zero do cicloativismo, já que protestos e pedaladas já haviam sido realizadas anteriormente. Por outro lado, os defensores da Bicicletada apontam que ela é um marco no sentido de discutir direitos e a cidade.

A disputa política que envolve a tentativa de alguns indivíduos de institucionalizar cada vez mais o movimento baseia-se principalmente no questionamento e crítica acerca do potencial político das Massas Críticas. São explicações de uma perspectiva política mais tradicional, ligada ao Estado e ao mercado, em oposição a outra mais autonomista, independente e guiada pela horizontalidade e por ações diretas. Este conflito demonstra, na verdade, uma disputa ideológica que parte de cicloativistas que não pretende utilizar-se do movimento da bicicleta para questionar as estruturas políticas de poder, pois defendem a inserção da bicicleta e o enquadramento do movimento a elas, em contraposição a um movimento que utilizou a bicicleta como símbolo de oposição a estas mesmas estruturas e cuja visão política foi responsável pelo retorno da politização da bicicleta.

Convém lembrar que o Fórum Mundial da Bicicleta é um evento proposto nos moldes autonomistas, partindo da Massa Crítica de Porto Alegre com o intuito de colocar outras Massas Críticas do país para conversar, e que surge de um atropelamento ocorrido durante a Massa Crítica lá. Esta, por sua vez, foi fundada tendo como inspiração outras Massas Críticas do país, como as de Curitiba, Florianópolis e São Paulo, cujas raízes, principalmente esta última, se consolidaram através da política anarquista do Critical Mass e ocorreu pela primeira vez durante um protesto anti-capitalismo e anti-globalização. Logo, a expansão da discussão política sobre a bicicleta se deu justamente através de ações políticas realizadas fora do Estado, do mercado e da mídia, e até em oposição crítica a estas instâncias.

O Fórum Mundial da Bicicleta e o surgimento dos próprios movimentos cicloativistas moderados emergem, portanto, do sucesso das raízes culturais, artísticas e autonomistas do movimento. Como a chegada dos discursos acerca da bicicleta nas pautas oficiais converge com o sucesso político da Bicicletada, consideravelmente graças à originalidade política de sua estratégia de ação que tira do poder político institucionalizado sua referência, mesmo alguns dos ciclistas de visão mais conservadora chegaram até a biciletada por ser o mais destacado espaço de discussão política sobre a bicicleta. Como o tipo de ação realizado ali não estava em sintonia com as formas com que estes cicloativistas entendem a prática política, aquela que se faz dentro do Estado e das estruturas de poder ou por movimentos

sociais organizados em torno de pautas reivindicatórias, passou a existir uma pressão para que o movimento se articule e enquadre neste tipo convencional de política, principalmente porque autoridades passaram a reconhecer o potencial da bicicleta e procurar os ciclistas para propor políticas públicas em parceria. Participam deste contexto aqueles cicloativistas que decidiram deixar uma premissa autonomista em relação ao Estado um pouco de lado e se enquadrar em seus moldes políticos, já que surgiu a oportunidade de participar deste processo, além de outros ciclistas que não participaram do processo de consolidação das Massas Críticas e optam por discursos oficiais centrados na busca de políticas públicas e participação nos espaços de poder.

Assim, as argumentações destes ciclistas passam pela importância dos cicloativistas ocuparem cargos no Estado, já que o empresariado percebeu antes destes como a bicicleta, enquanto imagem e transporte, possui potencial econômico, fenômenos verificados em São Paulo, onde cicloativismo e empreendedorismo caminham juntos.

Outro exemplo é o grupo de Manaus. Totalmente alheios à ideologia e ações do Critical Mass, naquele contexto em que esta observação foi feita, estes ciclistas buscavam relações mais amigáveis e menos contestadoras com empresas e o Estado, pedindo autorização deste para realizar eventos em ruas e praças, obrigando seus participantes a utilizarem equipamentos de segurança e até punindo aqueles que não obedecem às regras da pedalada, além de defenderem a formalização do movimento através de um CNPJ para conseguir mais apoio de empresas.

Entre as críticas às massas (críticas) aparecem: sua inconstância de participantes, o que não permite expectativas; a perspectiva sobre algumas delas serem violentas, o que acaba afastando pessoas, oprime os motoristas e não conscientiza quem está à volta, um argumento também muito comum entre ciclistas de Curitiba; a sugestão, ainda, de que o movimento deveria se despolitizar para ampliar a discussão sobre cidade, conseguindo, assim, mais impacto com a mídia. Como exemplo são citados os passeios organizados anteriormente às Massas Críticas e que conseguiam grande repercussão na mídia. Além de alguns defensores da UCB, compartilharam, na ocasião, destes argumentos que seguem uma tendência mais institucionalizadora e menos anarquista os grupos de Manaus e Pelotas, principalmente, além de alguns membros do grupo de Curitiba.

Do outro lado, outros ciclistas argumentaram que a bicicletada, mesmo sendo festiva e às vezes tomando uma diretriz mais de lazer e sem consciência política, é um ato político pela ação direta e autônoma de ocupar as ruas para uma atividade diferente da convencional, por ser um espaço onde se pode fazer o que se quer, conforme argumentaram ciclistas de Brasília e da região do ABC de São Paulo. Sobre a questão da liderança, frequentemente questionada pelo fato de existir sempre algumas pessoas em torno das quais acabam girando as ações devido ao nível de engajamento, um ciclista de Florianópolis apontou que a Bicicletada de sua cidade não possui, de fato, líderes, que há divergências que levam ao consenso, mas se mantém seu caráter lúdico que abarca, dentro de si, mini massas com opiniões diferentes. Esta diversidade, para ele, deve ser ampliada e este exemplo de convívio construtivo entre divergências deve sair das bicicletadas e tomar as ruas da cidade em seu dia a dia.

Argumentação confirmada por um dos fundadores da Bicicletada de São Paulo, e do Brasil, figura presente na maioria dos eventos em torno do cicloativismo. Segundo ele, esta discussão parte da mudança de posição que a Bicicletada passa a ocupar enquanto movimento social. A Bicicletada surgiu de um contexto de opressão, em São Paulo, através dos levantes anticapitalismo e da Geração de Seattle, que trouxe a idéia de horizontalidade e ação direta como práticas políticas. A bicicletada foi uma tática usada como forma de bloqueio do trânsito durante os protestos, nos quais as discussões sobre a bicicleta em si ficavam em segundo plano, ao menos no período entre 2001 a 2004. De acordo com ele, o contexto dos carros foi se agravando e a militância pela inserção da bicicleta na cidade se tornou potente por trazer novas formas de organização aos movimentos anticapitalistas. A seu ver, a bicicletada foi o *big bang* de percepção a diversos problemas urbanos e novas formas de experiência social. As Zonas Autônomas Temporárias que eram criadas nas bicicletadas, para ele, são microsocialidades dentro da sociedade, mas é algo que varia de cidade para cidade. A idéia de ausência de liderança nas bicicletadas se refere à ausência de um líder, representante ou autoridade, alegando que sua rotatividade é essencial para que o evento continue assim. Este revezamento e o crescimento com a chegada de novas pessoas contribui para a proliferação destas microsocialidades, sendo importante a coexistência dessa diversidade.

A idéia de que a bicicletada é violenta pode ser discutida a partir da manipulação das informações transmitidas pela mídia e seu potencial de influência sobre a sociedade e os próprios ciclistas, principalmente depois de seu posicionamento frente a onda de protestos que tomou o Brasil em Junho de 2013. Comumente, a grande mídia e autoridades policiais e políticas reproduzem a idéia de que o bloqueio do trânsito é uma forma de violência e subversão que "atrapalham" a "maioria" que está em trânsito, reproduzindo o lobby das ciclovias como principais, ou únicas, soluções para toda série de problemas levantados pelos ciclistas. Entretanto, defende-se que a Bicicletada, apesar de algumas vezes promover discussões acaloradas com motoristas ou atos violentos esporádicos por parte de ciclistas, não é uma transgressão da lei, necessariamente, mas uma ação direta comunitária sobre e na sociedade, sem figuras centrais, na qual todos os envolvidos são protagonistas.

Estas divergências com relação ao tipo de perspectiva que originou o movimento e sua tendente institucionalização foram permeadas pelos painéis apresentados pelos convidados estrangeiros, nos quais predomina uma visão crítica com relação ao potencial transformador da bicicleta em si e da instalação de estrutura cicloviárias, atentando para a necessidade de aproximação desta causa com outras também, ou até mais, importantes para o processo de democratização da cidade. Caroline Samponaro, de Nova York, aponta que existem 19 diferentes grupos de ciclistas em sua cidade e a proliferação destes grupos, mesmo com divergência, gerou grande demanda e incidência sobre o poder público, resultando na extrema expansão de vias cicláveis na cidade. Entretanto, a ausência de uma maior discussão em favor de uma mudança cultural em torno destas mudanças estruturais tornou difícil o combate à uma sociedade carrocrata que possui enraizados valores como status e poder vinculados a este veículo. Por este problema, em Nova York a instalação de ciclovias encontra muita aversão por parte da população, principalmente nos bairros pobres, onde tais políticas são acusadas de racistas, já que sempre reivindicaram melhores calçadas, pontos de ônibus e iluminação e nunca foram atendidos, mas as ciclovias foram instaladas sem que seus moradores fossem consultados.

Segundo Mona Caron, o mesmo ocorreu em São Francisco, onde as ciclovias têm levado as classes medias e altas

até a periferia, culminando num processo de gentrificação, já que os imóveis destes lugares acabam se valorizando, culminando na saída de seus moradores. No painel mais lotado do evento, a artista discorreu sobre suas perspectivas acerca das transformações ocorridas na cidade e no Critical Mass em São Francisco conforme este movimento foi crescendo, além de apresentar os diversos murais e intervenções que produziu na cidade, atentando para um uso mais integrador, solidário e comunitário de seus espaços. Segundo Mona Caron, em São Francisco o movimento continua acontecendo sem a polícia e a imprensa. Há mais pessoas participando, assim como as políticas públicas em favor da bicicleta se proliferaram na cidade, colocando a bicicleta na moda e fazendo de São Francisco uma cidade amiga da bicicleta. Entretanto, ela comenta que as demandas dos ciclistas foram atendidas, mas não houve mudanças filosóficas. O movimento se tornou cíclico e automático. Embora o movimento se declare anarquista, segundo ela, não é o que acontece, pois há lideranças. Para Mona, o melhor período foi quando todos que participavam da Massa eram livres e havia uma meta-discussão intensa. A seu ver, a vida em São Francisco está perdendo e a cidade caminha para um playground lindo e ecológico para ricos, pois toda a diversidade de pessoas que retrata em seus murais está sendo prejudicada pela sua mudança estrutural. Os valores ideológicos que moviam as engrenagens do movimento rumo à expansão desta horizontalidade a vários níveis de vida social e que inspiraram todas estas transformações acabaram sendo invisibilizados.

Estas falas alertam para a transição política que vive o movimento cicloativista do Brasil e antecipam um cenário com os inúmeros problemas que sucedem a redução das potencialidades transformadoras da bicicleta a reivindicações pós-materialistas através da imposição de vias cicláveis sem um processo denso de consulta, educação e participação popular que incorporem a inclusão da bicicleta em um processo mais amplo de mudança cultural que leve em consideração as necessidades e problemas sociais da fatia da população mais afetada pela imobilidade urbana e contribua para combater as discrepâncias de classe que tornam a cidade acessível a apenas um setor da sociedade, sob o risco de reproduzir e intensificar estes problemas.

Tais palavras não parecem ter surtido efeito, entretanto, entre os cicloativistas presentes. A ausência de perguntas à artista

após sua fala, tanto no segundo quanto no terceiro fórum, apesar da sala cheia e da empolgação de seus espectadores, já parecia indicar que os movimentos cicloativistas e as prefeituras seguiriam caminhos semelhantes ao de São Francisco. Curitiba, da qual tratarei adiante, e São Paulo são os principais exemplos. Nesta, a gestão atual, em parceria com cicloativistas locais, tem espalhado por toda a cidade ciclovias e ciclofaixas como uma das soluções para o caos que vive o trânsito da maior cidade do país, mas sofre inúmeras críticas por fazê-lo de maneira impositiva e não educativa.

A caravana de Curitiba presente no fórum manifestou posicionamentos individuais diferentes de acordo com as discussões. O grupo contou com o principal articulador do movimento na cidade, quem trouxe a idéia da criação da Bicletada em Curitiba tendo como referência o movimento de São Paulo e os princípios ideológicos do movimento paulista e do Critical Mass de São Francisco, além de outros ciclistas que possuem uma visão mais convencional sobre política e que se identificam mais com a institucionalização do movimento do que com a autonomia e anarquismo que inspirou o Critical Mass. Por um lado, o grupo defendeu a Bicletada como marco político na cidade e sua inspiração no movimento paulistano, assumiu que a maioria dos participantes vão pela diversão e possuem pouca politização, mas defendeu que não se pode separar a bicicletada de um ato político. Por outro lado, um integrante do grupo comentou que a liberdade que a Bicletada permite dificulta a expansão do uso da bicicleta devido às divergências entre seus participantes. Ele coloca como uma necessidade a institucionalização do movimento para acelerar, com um CNPJ, as parcerias com o poder privado e iniciativas junto ao Estado. Outras falas do grupo declaram que, apesar da Bicletada estar em baixa naquele momento, o *boom* da bicicleta deve-se a ela. Seu principal articulador aponta que nunca tiveram tanto poder de influência e conquistas como na gestão atual da prefeitura, o que a seu ver é muito sintomático do capital político conquistado pela Bicletada. Sobre essa dificuldade em negociar ideologias com as oportunidades políticas que o momento oferece, um cicloativista de Santa Catarina esclarece que não existe a possibilidade de se aplicar a posição política cada de um nas articulações políticas. A tendência acaba sendo sempre entrar no

sistema e começar as mudanças a partir dele, que não são radicais porque não rompem com o padrão de ação política.

Esta tendência se confirma durante a oficina de discussão entre as massas sobre ação direta. Nesta oficina, apenas as falas de representantes de Curitiba e São Paulo narraram as ações diretas realizadas a partir das bicicletadas de suas cidades. A maioria dos participantes acabou retornando à discussão sobre estratégias de aproximação com o poder público, chegando inclusive a entender esta como ação direta, pelo fato de procurarem diretamente às autoridades ao invés de realizarem algum tipo de protesto e reivindicação. Argumentação que demonstra uma formação política que desconhece conceitos e práticas autônomas de intervenção política, mesmo o movimento da bicicleta sendo o exemplo mais recente deste tipo de ação.

Para finalizar e explicitar definitivamente a hibridez deste processo, o maior defensor da UCB termina o evento dizendo que fica feliz de sair deste encontro ao ver que o movimento está saindo de um discurso de esquerda extrema para o de quem “quer efetivamente fazer algo”, alertando aos demais para não serem inocentes úteis e acreditarem em discursos populistas, para não falarem mal de políticos que não ajudam para que as portas do Estado estejam sempre abertas. Após citar John Kennedy, ele termina seu discurso com uma frase de Che Guevara.

O crescimento do Fórum com o passar das edições se reflete, entre inúmeros outros fatores, nos valores solicitados e atingidos nas campanhas de suas três edições: na primeira, em Porto Alegre, foram solicitados R\$ 3.500 e o valor de R\$ 6.051 foi conseguido; em sua segunda edição, na mesma cidade, o valor de R\$12.000 foi solicitado e R\$15.675 foram angariados; na terceira edição do fórum, em Curitiba, o valor solicitado atingiu a marca de R\$35.000, sendo conquistado o total de R\$38.560. Verificamos, portanto, um aumento significativo de 1000% da primeira para a terceira edição, algo que reflete, primeiramente, a expansão da discussão sobre a bicicleta em vários níveis, conforme já citado, aumentando também a quantidade de pessoas envolvidas e a estrutura do evento, que passou a contar com mais convidados internacionais, atividades, público e estrutura física e material.

Para o cicloativismo de Curitiba, o Fórum foi significativo ao ter que executá-lo seguindo suas premissas autonomistas num momento em que pendia para uma atuação cada vez mais

institucional. Entretanto, a dois dias de se encerrar o prazo dessa captação de recurso, faltava ainda uma parte significativa do dinheiro e, de acordo com as regras do site, se a meta não fosse alcançada todo o dinheiro seria devolvido aos seus doadores e, consequentemente, o Fórum não se realizaria. Ao mesmo tempo, muitas empresas estavam se oferecendo para patrocinar o evento. Como solução, a organização do Fórum promoveu a realização de uma feira anexada ao evento, onde as empresas ligadas à bicicleta poderiam ter *standings* e vender seus produtos, mas não vincular suas marcas aos eventos ligados à programação do Fórum em si, em troca de doações ao evento. Paralelamente, a FIEP, Federação das Indústrias do Estado do Paraná, também injetou algum dinheiro nos momentos finais da campanha, mas sem receber em troca nenhum tipo de patrocínio. Uma estratégia que aponta alguns desafios, dificuldades e posições tomadas pelo movimento cicloativista de Curitiba: ainda que guiado por uma orientação colaborativa e horizontal, por uma questão de classe e geração, algo mais relacionado ao perfil socioeconômico de seus integrantes, mas também pelos motivos contextuais sócio-históricos relacionados à pós-modernidade, apontados acima, e à grande valorização da bicicleta no mercado e no empreendedorismo, na política e na mídia, o movimento tem optado por participar diretamente nesse processo de inserção da bicicleta às instâncias de poder e aceitado os investimentos feitos pelo setor privado, tornando seu ativismo ainda mais híbrido e atrelado ao itinerário da política institucional e do mercado. Um processo semelhante ao que ocorre com o cicloativismo em todo país, mas que em Curitiba tem ocorrido de forma intensa devido à relação estreita entre a prefeitura e as demandas deste grupo político de ciclistas em torno da CicloIguaçu.

No III Fórum Mundial da Bicicleta, realizado em Curitiba, estas disputas políticas se intensificaram, assim como as consequências do caminho institucional que o cicloativismo tem tomado. O Fórum foi o centro de uma rede vasta de iniciativas e debates, abrindo espaço para participação e discussão de muitos dos interesses e ideologias em torno da bicicleta em todo o país e um pouco do exterior. Essas ideologias entraram em confronto e discussão inúmeras vezes, enriquecidas, novamente, com as falas de palestrantes de outras partes do mundo que contribuíram para demonstrar algumas possibilidades e problemas daqueles caminhos, já que vinham de cidades onde a bicicleta se instalou

definitivamente como meio de transporte através de políticas públicas, como Portland, Nova York, São Francisco e Medellín (onde será realizado o próximo Fórum).

O Fórum foi construído de forma colaborativa e voluntária, coletivamente articulado e viabilizado por um grande número de pessoas que se envolveram desde muitos meses antes do evento.

As disputas políticas internas ao movimento de Curitiba se manifestaram logo no painel de abertura do evento, que contava com a participação do prefeito da cidade, um representante do governo do Estado e o reitor da Universidade Federal do Paraná, que viabilizou a publicação de um compendio de artigos enviados ao fórum, além de cicloativistas, como o principal articulador do movimento em Curitiba.

A expectativa de um evento festivo logo se dissipou com a presença da Frente de Luta pelo Transporte. Com o fim do Movimento Passe Livre na cidade, esta frente foi organizada buscando organizar ações que visavam, principalmente, revogar o aumento da tarifa no transporte público, reivindicar melhores condições e lutar pela Tarifa Zero, reverberando, ainda, a grande onda de protestos que tomou o país em Junho de 2013, e contando com a vitalidade daquele período. Teoricamente, um movimento que defende a bicicleta e outro o transporte público, por terem como pauta um problema comum, a mobilidade urbana, se aliariam em muitas de suas ações. Entretanto, conforme as categorias apontadas anteriormente por Mannheim, o compartilhamento em uma mesma unidade geracional e até mesmo de elementos comuns que aproximam estes diferentes grupos enquanto conexão geracional, como a mobilidade urbana, a oposição à cultura do automóvel e a transformação do espaço urbano, não implica uma unidade de pensamento, contextos sociais, de classe e ideologia, nem formas de intervenção, como ocorre com grupos concretos.

A CicloIguaçu chegou a participar de algumas reuniões da Frente de Luta pelo Transporte mas esta aproximação acabou não ocorrendo. A Frente é composta, em geral, por jovens universitários com histórico de militância estudantil, como DCEs e Centros Acadêmicos, com orientações políticas que se mesclam entre anarquistas, marxistas e militantes de partidos políticos de esquerda. Indivíduos que possuem, portanto, uma prática e formação política atuante em diferentes causas, a maioria delas ligada a direitos e necessidades básicas, como a questão do

transporte público, além do engajamento em movimentos políticos com causa identitária e étnica, como movimento negro, feminista, LGBT, entre outros, que atuam de maneira transversal, combatendo desigualdades de classe.

Além de não conseguirem se articular em conjunto, as diferenças entre o movimento da bicicleta e do transporte público se manifestaram conflituosas logo na abertura do Fórum.

Durante um protesto que se dirigia à prefeitura, a Frente de Transporte descobriu que o prefeito estaria no painel de abertura do Fórum. Chegando lá, sua intenção era não deixar o prefeito falar para, através da pressão, forçar uma negociação com ele sobre o preço da tarifa no transporte. Apesar de alguns pedidos feitos por ciclistas para que parassem, salientando que aquele era um evento de celebração e não de protesto, as intervenções durante as falas permaneciam, intensificadas por parte de cicloativistas que não compactuavam com a relação que a CicloIguaçu tecia com o poder público.

Quando o prefeito iniciou seu discurso, as palavras de ordem do movimento abafaram suas palavras e um clima tenso se instalou. Em contraposição aos protestos, alguns ciclistas passaram a vaiá-lo e a cantar “Menos carro, mais bicicleta”, tentando lembrar o motivo do encontro. Estes eventos expõem ainda mais a distância e a incompreensão entre os dois movimentos, já que os protestos se davam, em suma, também contra os automóveis, já que era a favor do transporte público. Os ciclistas, principalmente aqueles que se engajaram na viabilização do evento, se mostraram desconfortáveis com a situação e se sentiram na necessidade de tomar um posicionamento. Puxados pelo seu principal articulador, as pessoas que estavam no palco se posicionaram de pé ao lado do prefeito, ato que se repetiu com pessoas da platéia, que subiram no palco em grande número e repetiram o gesto em protesto, solicitando àqueles que não queriam ver as palestras que saíssem do teatro. Muitos conflitos se seguiram, ameaças e xingamentos entre ciclistas de diferentes posições ocorreram e as discussões continuaram do lado de fora, onde os membros do protesto criticavam a atitude dos ciclistas em se colocar simbólica e literalmente ao lado do prefeito simplesmente porque ele era simpático às suas demandas, mas ignorava as necessidades da maioria da população relacionadas também à mobilidade. Por seu lado, os organizadores do fórum se revoltaram por entenderem como agressiva e desrespeitosa a ação

daquele grupo, por atrapalharem um evento construído de forma voluntária e independente pelos ciclistas e para os ciclistas e interessados no assunto, não ao prefeito.

Fator importante a ser destacado nesta situação é que, até então, o prefeito era a única pessoa desconfortável na situação. Antes dos protestos, a convocação das pessoas que ocupariam o palco se deu durante uma apresentação humorística de um artista local que acabou colocando o prefeito numa situação ridicularizada perante a platéia composta de movimentos sociais que lhe cobravam, direta e indiretamente, atitudes em favor da mobilidade urbana.

Outro fator que incidia naquele momento era o contexto de protestos que ainda repercutia durante todo país, inclusive em Curitiba, manifestando grande aversão aos políticos e favorável aos movimentos sociais, apesar da criminalização de suas ações já ter se espalhado graças aos discursos midiáticos. Neste contexto, tanto o posicionamento agressivo da Frente de Luta pelo Transporte perante o prefeito quanto a reação espontânea dos ciclistas demonstram um momento incomum na história brasileira em que todos se sentem coagidos a se posicionar politicamente. A dificuldade de diálogo implícita neste contexto tornou explícitas as diferenças entre movimentos que possuem em comum unicamente a questão da mobilidade urbana, possuindo formação política, ideologias, estratégias de ação e interesses divergentes e que se materializaram na forma como se posicionaram perante o prefeito. Assim, uma situação em que o prefeito estava desconfortável e a sociedade civil empoderada se transformou numa disputa entre movimentos sociais e no fortalecimento da imagem do prefeito, defendido pela maioria presente.

Este acontecimento reverberou no restante dos dias do evento, trazendo muita divergência entre os próprios ciclistas. No dia seguinte, no Painel “Bicicletas e mais além: o amadurecimento do movimento no Brasil e nos EUA, Thiago Benicchio criticou o ativismo temático, como o cicloativismo eufórico que, segundo ele, acha que tem a pílula da verdade. Ele também criticou o grito “menos carro, mais bicicleta” entoado pelos ciclistas durante o conflito pelo fato de serem duas formas de mobilidade individuais e que, portanto, não deve ter prioridade frente o transporte coletivo. Deve-se combater, segundo ele, esta visão de que os ciclistas estão no topo e sugerem à grande maioria a bicicleta como solução para problemas que não são de

suas realidades. Benicchio identifica os ciclistas e os artistas urbanos como indivíduos que frequentemente se comportam como gentrificadores que tem medo da gentrificação, no sentido de se voltarem contra um sistema desigual e autoritário de ocupação do espaço urbano, mas que por terem dificuldade em ampliar suas perspectivas a problemas sociais que escapam sua realidade, acabam reproduzindo sua lógica desigual. Saem, portanto, do lado oprimido para atuar como engrenagem do lado opressor.

No evento, provavelmente o termo mais usado pelos ciclistas para defini-lo é “amor”. A palestra descontraída realizada por Carlos Gaitan, da Colômbia, logo após a confusão da abertura do Fórum tratou deste assunto, usando o potencial que a bicicleta tem de humanização e aproximação entre as pessoas, além das transformações no humor da cidade conforme mais pessoas a utilizem. No dia seguinte, Chris Carlsson utilizou o mesmo termo para criticar a ação da Frente de Luta pelo Transporte pela sua incapacidade de dialogar, apelando para um modelo de ação que, segundo ele, é ultrapassado, através de gritos. Para Carlsson, os problemas do dia anterior passam pela necessidade de se compreender idéias diferentes, pois a bicicleta é, ao mesmo tempo, fetiche e política e essas características ganham diferentes formas de acordo com as diferentes formas de vida. Ele salientou o potencial do Critical Mass neste sentido, onde a horizontalidade produz um efeito Eros, a atração de um ser humano por outro e o sentimento de pertencimento a uma comunidade, e isso acabou influenciando outros movimentos, já que a idéia do Critical Mass é conversar com outras pessoas que não são como você. Entrar numa multidão de ciclistas com este espírito, conversando com motoristas, passageiros de ônibus e pedestres através de uma abordagem construtiva e num estado de celebração é subversivo, estimula a solidariedade e a confiança entre as pessoas. Carlsson apontou, entretanto, que ainda estamos no início deste processo e que andar de bicicleta sozinho por si só não muda nada, é necessário um espírito de cooperação, amor coletivo e subversivo (Eros).

Estas duas falas tiveram um vasto poder de influência sobre os demais eventos do fórum. A própria construção coletiva e participativa dele já estava conferindo um efeito semelhante ao descrito por estes convidados. A dedicação voluntária à realização do fórum uniu um grande número de pessoas e

provavelmente influenciou a própria raiva dos ciclistas diante de um protesto que, a seu ver, estava desconstruindo o que eles haviam construído por muito tempo e com muita colaboração. Após estas palestras e as diversas discussões que se sucederam, a idéia de amor passou a se reproduzir nos discursos como a melhor saída para que conflitos como o ocorrido não se repitam. Exemplo foi sua assembléia final, na qual as inúmeras divergências sobre onde seria o próximo fórum se manifestaram através das candidaturas de Joinville, Florianópolis, Manaus e Medellin.

Este processo decisório foi mais um diagnóstico da multiporalização de posições políticas em torno da bicicleta. Joinville foi uma candidatura empresarial, com uma apresentação formal de um vídeo que vendia a cidade, destacando seus pontos turísticos, sua imigração européia e as grandes empresas da cidade que, com certeza, iriam patrocinar o evento. Foi uma proposta da prefeitura da cidade e apresentada por uma pessoa que nem sequer era cicloativista. A aversão à apresentação foi grande, contando até com algumas vaias.

Foi decidido por votação que a escolha se daria por consenso entre os representantes das cidades candidatas. Durante a conversa, o representante da candidatura de Joinville se retirou da conversa por entender que não sintonizava com o evento. Por fim, não houve consenso, já que a candidatura de Manaus defendia que o Fórum deveria ser numa cidade que precisa de melhores políticas para a bicicleta, pois o legado local era um dos objetivos do evento, que não deveria sair do Brasil. Esta candidatura se postou muitas vezes de forma impaciente durante esta discussão e provocou algumas aversões. Depois de algum tempo de conversa, a decisão ficou entre Manaus e Medellin. Havia uma tendência, entre os representantes, para apoiar a internacionalização do evento e, consequentemente, sua ida para Medellin, mas como a representação de Manaus não abriu mão da disputa e o resultado deveria ser por consenso, este não existiu. A decisão ocorreu então por uma votação acirrada da qual participaram todos os ciclistas presentes, e Medellin foi escolhida como sede do Fórum Mundial da Bicicleta de 2015.

Outros momentos politicamente importantes do evento neste último dia foi uma conversa entre as massas, conforme realizado no fórum anterior. No mesmo lugar, na sequência, se realizaria uma discussão sobre os próximos passos da UCB, como

a votação sobre quem comporia a chapa que coordenaria a instituição. Seguindo a tendência de transição do movimento, foi possível observar que a quantidade de pessoas presentes do primeiro evento foi inferior ao segundo. Outro ponto que atenta para a transição geracional e a institucionalização do movimento é o fato de que, na reunião das massas críticas não estavam presentes os principais e primeiros articuladores das Massas de cidades onde a Bicicletada se deu de forma mais semelhante ao Critical Mass, como São Paulo, Curitiba e Florianópolis, que chegaram posteriormente para participar das decisões sobre a UCB. No primeiro evento, destaca-se uma discussão sobre a autonomia e liberdade do evento. Vários participantes apontaram que a completa liberdade individual dentro da Bicicletada poderia levar a comportamentos violentos e discussões com motoristas que poderiam terminar em tragédia. Este temor pode ser pensado, primeiramente, dentro de um contexto de deslegitimação de atos violentos em manifestações realizada vastamente pela mídia durante os protestos ocorridos pelo país recentemente e que acabou monopolizando toda discussão sobre os atos e justificando repressões policiais violentas com apoio de parte significativa da opinião pública. Por outro lado, a Bicicletada, ao menos em Curitiba, sempre foi um movimento pacifista, muito influenciado pela orientação filosófica de seus articuladores, conforme já citado. A aversão a quaisquer comportamentos violentos foi tema comum durante as entrevistas realizadas por esta pesquisa, sendo alguns ocorridos citados como um dos motivos para o enfraquecimento das bicicletadas.

O medo de comportamentos violentos acabou implicando num discurso sobre regras mas, se estas existissem, então a Bicicletada perderia sua característica essencial enquanto espaço livre onde as diferenças políticas possuem autonomia para se manifestar e cujas divergências deveriam ser resolvidas através da democracia direta, já que aquele era um espaço de liberdade, discussão e convivência entre divergências. O direcionamento às regras revela a dificuldade, pelo menos nas bicicletadas brasileiras, em exercer a democracia direta de maneira consensual no momento em que as divergências se dão. Tanto a saída de pessoas causada por eventos entendidos como violentos quanto a guinada em direção ao que a Massa Crítica “deve ser” revelam, ainda, a persistência de uma perspectiva política individualista que lida com a diversidade através da cisão ou de tentativas de

homogeneização. Revela, ainda, uma incompreensão da proposta autogestinária do próprio Critical Mass, que foi criado justamente para ser uma Zona Autônoma Temporária em que as divergências políticas convivem de forma não-hierárquica e aglutinadora, um laboratório em que liberdade ou ausência de regras não signifique a presença ou convivência com a violência e, se caso ocorra, ela não deveria ser resolvida através de uma atitude impositiva que implique numa hierarquia entre pessoas, mas através de discussão e consenso.

Entretanto, tais fenômenos não podem ser pensados, a meu ver, como um fenômeno específico de movimento, mas como reflexo de uma cultura política mais ampla em que a lei e a autoridade são as ferramentas oficiais de educação e democracia, onde a diversidade e o direito de ser está ligado a um direito legal individual conquistado juridicamente e imposto judicialmente ao invés de conquistado através de uma educação crítica que trate a diversidade como um valor cultural e uma condição de existência em uma democracia que se pretende, além de representativa, participativa.

O fato do movimento da bicicleta ser, em geral, um movimento de classe média e alta com baixa formação política faz com que estas dificuldades se manifestem de forma mais clara, principalmente se considerarmos a chegada da bicicleta ao *mainstream* e levarmos em consideração o papel educativo e formador que a publicidade, o mercado e a grande mídia exercem sobre a sociedade. Estes fenômenos se inserem no avanço do neoliberalismo e sua colonização de recursos materiais e imateriais, como o próprio imaginário político, e da globalização, que age através da padronização de modos de vida, conferindo problemas comuns a lugares diferentes. Tal fenômeno acarreta numa visão de democracia que trata a diversidade a partir de uma perspectiva individualista de liberdade, e até de disputa, que afirma o “eu” em oposição ao “outro”, e não de um convívio igualitário no qual a existência do “eu” implica na existência do/com o “outro” e sua convivência não-hierárquica. Isto justifica ativismos temáticos, como o da bicicleta, que encontram dificuldades em se relacionar com outras formas de organização social, pois pretende realizar uma transformação do todo a partir de si, e não de si em conjunção com o todo. Para tal, parece conveniente realizar um exercício sociológico suficiente para identificar o lugar que se ocupa dentro da extensa rede de

reprodução social, conforme indicou Mona Caron no mural que pintou durante o fórum na Praça do Ciclista, onde retrata uma erva daninha gigante que cresce e floresce entre o concreto e contém, em sua flor, uma pequena bicicleta com asas. No mesmo evento em que uma das principais cicloativistas do país comentou que a bicicleta vai salvar o mundo, a artista que participa do Critical Mass em São Francisco desde 1996 explica que a bicicleta, em seu desenho, é minúscula comparada ao desenho porque ela representa apenas um pequeno ponto dentro de um vasto processo de resistência e florescimento de outro tipo de sociedade.

Esta divergência de opiniões sobre a bicicleta pode ser entendida a partir do papel que ela ocupa na perspectiva política daqueles mais simpáticos à ideologia do Critical Mass e daqueles que agora buscam organizar o movimento de forma institucional. De forma geral, se no Critical Mass a bicicleta foi usada como uma desculpa para que as pessoas se reunissem em torno de um tipo de visão e ação política capaz de realizar uma mudança social significativa, no cicloativismo a mudança social passa necessariamente através da própria bicicleta, que deixa de ser símbolo para se tornar significado, de meio, se torna um fim em si mesmo. Evidentemente que existem vários aspectos e peculiaridades regionais e este discurso monotemático não predomina, necessariamente, no campo das ideias do movimento nem resume suas ações. No caso curitibano, por exemplo, a bicicleta se tornou apenas um nó de uma série de propostas que repensam a cidade a partir da ressignificação de seus espaços em favor do convívio e da ocupação humana e ambiental, da não-violência no trânsito, dos encontros, do lazer, da construção coletiva e crítica que permita aos próprios moradores se empoderarem e assumir, propor, participar e intervir coletivamente sobre os espaços públicos. O mesmo grupo que atua em favor da bicicleta, a CicloIguaçu, também realiza ações em favor destes valores, como vagas vivas, a construção da Praça do Ciclista, entre outros.

Com relação especificamente ao cicloativismo, o resultado desta mudança de perspectiva se viu no debate sobre a UCB. Entre os principais argumentos a seu favor estava a necessidade de que mais associações e ciclistas se filiassem, sugerindo que os ciclistas precisavam de uma representatividade nacional para poder intervir em políticas federais. Sua adesão, entretanto,

encontra grande resistência e dificuldade de alcance aos ciclistas. Com exceção das pessoas envolvidas em associações e que já trabalham no ativismo institucional, parte significativa dos ciclistas ainda se mantém alheio a este processo que parece ser compartilhado por grupos pequenos. As dificuldades encontram-se, basicamente, na distância entre o tipo de ação política que se pretende realizar em torno da bicicleta em contraposição àquele que atraiu os ciclistas a pensar politicamente a bicicleta, através da bicicletada. O tom agressivo e por muitas vezes prepotente do principal interlocutor da UCB, tratando os protestos e atos como a bicicletada como tolos e inocentes, como perda de tempo, aumenta a aversão de ciclistas. Falou-se, por exemplo, que a Bicicletada foi importante, mas que não “vendeu” muito, ou que “vendeu” uma imagem negativa da bicicleta.

Havia, neste encontro, o temor de que a UCB acabasse e que, assim, o cicloativismo perdesse a oportunidade de conseguir maiores verbas dos governos e canais de influência, de ser recebido pelas altas instâncias do poder e de criar uma rede de representatividade a partir das associações de ciclistas e seus filiados. Por outro lado, houve também quem salientou o problema da burocracia deste tipo de política e que isto não era algo a se relevar. Apontou-se a existência de formas diferentes de organização e articulação que são mais efetivas em termos de representatividade. Nesta perspectiva, somente as associações locais é que garantiriam a representatividade federal, mas se estas também não possuírem uma representatividade local nem capacidade de articulação entre si, não teria sentido delegar esta função a quem não representa este poder. Sugeriu-se, então, o fim da UCB.

A pluralidade de visões políticas entre os ciclistas torna difícil qualquer tipo de tentativa de homogeneização e representatividade, algo corriqueiramente visto com maus olhos por muitos ciclistas. Após horas de debate, os cicloativistas presentes à assembléia da UCB não conseguiram encaminhar soluções no tempo previsto e todos tiveram que deixar o espaço. A distância entre esta tentativa de unificação dos ciclistas e o interesse destes neste tipo de representatividade se mostrou em seguida. Todos os participantes do fórum se reuniram para um evento descontraído em torno do lançamento de alguns livros, coquetel e celebração, já que o fórum chegava ao fim. Enquanto

isso, este grupo de no máximo 20 pessoas continuou a discussão sobre a UCB sentados à parte, isolados de todos.

Para o movimento de Curitiba, organizar o III Fórum Mundial da Bicicleta trouxe uma nova vitalidade a suas ações, atraiu novas pessoas, estimulou a realização de ações diretas e de atividades voluntárias, construídas de forma coletiva. A realização do fórum e a grande celebração em seu término entre seus organizadores parece ter fortalecido o interesse dos ciclistas em realizar ações para além da via institucional, revitalizando o aspecto cultural que estava enfraquecido no movimento. Como consequência, diversas outras ações passaram a suceder nos meses seguintes, como a “Vaga Viva”, a ocupação da vagas de estacionamento nas ruas para desenvolver outras atividades de lazer e interação, prática de yoga, leitura etc. Em parceria com a prefeitura, graças à influência de um membro da CicloIguaçu especialista em ciclomobilidade e indicado pela Associação para elaborar o Plano Diretor Ciclovitário de Curitiba, pelo IPPUC, uma série de medidas urbanísticas estão sendo tomadas no centro da cidade em direção ao ideal de um centro acalmado, a partir da proposta de uma “Zona 30”, através da adaptação das vias centrais para receber ciclofaixas, faixas elevadas de pedestre e veículos circulando a uma velocidade máxima de 30 km/h. Uma medida basicamente política e educativa, já que não há nenhuma legislação que aponte para esta direção. Uma conquista da relação íntima da CicloIguaçu com a prefeitura. Este projeto complementa o Plano Diretor Ciclovitário de Curitiba, realizado pelo IPPUC em parceria com a CicloIguaçu, e que tem multiplicado vias cicláveis pela cidade, baseadas em trajetos executados por ciclistas em seus deslocamentos diários para o trabalho, escola ou universidade, entre outros.

Outro momento significativo da história do engajamento político em torno da bicicleta em Curitiba, e que também é fruto desta vitalidade retomada pelo movimento a partir de sua guinada política híbrida que mescla ações diretas com parcerias com o poder público através da CicloIguaçu, é a construção coletiva e colaborativa da Praça de Bolso do Ciclista. Recentemente, a CicloIguaçu conseguiu da prefeitura um espaço no centro da cidade, em frente à Bicicletaria Cultural, onde esta praça foi construída de forma comunitária nos fins de semana e feriados. Um grupo crescente de pessoas, ciclistas ou não, composto por diferentes pessoas a cada dia, apesar de contar com um grupo fixo

da CicloIguaçu que sempre esteve presente, se reuniu para construir com as próprias mãos a praça e participar de atividades culturais paralelas a ela. A rua ao lado era fechada e uma série de atividades e oficinas foram oferecidas no espaço, que recebe constantemente a apresentação de bandas, performances artísticas, diversas oficinas como panificação, grafiteagem e *stencil*, atividades infantis, festas, mostras de cinema ao ar livre e debates sobre temas correlatos à bicicleta, à mobilidade e espaço urbano.

A presença de cicloativistas em cargos técnicos do governo, na grande mídia, na universidade, no empresariado e o fortalecimento do movimento social em si através de diversas ações com as mais variadas parcerias estão reativando a discussão política sobre a bicicleta em Curitiba, ainda mais porque as ações realizadas pela CicloIguaçu estão longe de encontrar unanimidade e representatividade entre cicloativistas e demais ciclistas que se envolvem de diversas formas com a questão política da bicicleta. A tão esperada renovação geracional no ativismo em torno da bicicleta em Curitiba está se realizando, mas de forma difusa, proliferando diversos posicionamentos políticos e agrupando diferentes setores com diferentes interesses em torno da bicicleta, trazendo consigo novas características, estratégias e identidade para a prática política da bicicleta na cidade. É um tipo de ativismo que equilibra ações diretas independentes, a participação da grande mídia, da política tradicional e do empresariado, por um viés que mescla discursos ambientais, sobre cidadania, empresariado e autonomia graças ao avanço promovido pelo movimento na exposição da situação do ciclista, tornando ainda mais complexo e flexível seu posicionamento entre os extremos da cooptação e da independência enquanto movimento social.

Isso tudo parte do discurso predominante no cicloativismo de que a cultura da bicicleta só vai se tornar realidade através da presença cada maior de ciclistas na rua. Neste sentido, qualquer iniciativa que ajude a promover a bicicleta parece ser bem vinda pelos cicloativistas entrevistados por esta pesquisa, que flexibilizam questões ideológicas a partir da percepção de que a bicicleta está se tornando cada vez mais uma realidade. A constatação deste fato os estimula a tomar decisões que nem sempre são consensuais, em termos ideológicos, mas que os empodera enquanto agentes neste processo de transformação urbanística da cidade. Se, entre outros meios de locomoção, a

bicicleta já desponta em vários lugares do mundo como uma das alternativas processo vigente, as discussões e engajamentos políticos em torno dela tem avançado no sentido de participar o mais ativamente possível dele numa tendência cada vez mais institucional, não sem reservas e discordâncias, mas também através de algumas ações diretas.

CAPÍTULO 5: HÁ QUEM DISCORDE: DIVERGÊNCIAS E CONVERGÊNCIAS NO CICLOATIVISMO

DO GLOBAL AO LOCAL, UM PERFIL QUASE IGUAL

A chegada da bicicleta ao debate público tem se dado de forma semelhante em várias partes do mundo, apesar das especificidades locais, o que se explica pelo caráter global do fenômeno, assim como do perfil dos atores envolvidos. Neste contexto proporcionado pelo sucesso de manifestações subculturais ligadas à bicicleta, a chegada desta ao *mainstream* e às políticas públicas tem obrigado os movimentos sociais a atuar a partir de diferentes formas de ação política, em especial àquelas ligadas ao Estado. Tais fenômenos têm ampliado o leque de grupos políticos e tribos ligadas aos diferentes usos da bicicleta, assim como proliferado perspectivas políticas divergentes.

Em sua dissertação de mestrado, Mitchael Lee Schwartz (2010) analisa de que forma estas transformações têm ocorrido na cidade norte-americana de Lexington, Kentucky, enfatizando o aspecto cultural deste contexto e as estratégias do movimento local de ciclistas para que o uso da bicicleta e o ativismo em torno dela se expandam nesta cidade.

Tendo como base a definição de Diani (2000) de movimento social, a análise de Schwartz enfatiza que a variedade de grupos de ciclistas não tira o potencial da comunidade ciclística como movimento social, já que se apropriam simbolicamente da bicicleta a partir de pontos em comum, como seu potencial recreativo e de saúde, a necessidade infraestruturas físicas melhores e mais seguras para seu uso nas cidades, assim como um posicionamento atento a pontos como as crises energética e ambiental, a dependência do petróleo e outros

argumentos ambientalistas. O enquadramento da cultura ciclística enquanto movimento social, apesar de esta não ser coesa nem completamente formada, passa principalmente pelo fato de estes diferentes grupos constituírem uma rede social de atores, terem conscientemente a percepção de que compartilham de uma identidade coletiva através da bicicleta e a adoção de uma série de metas que os situa em uma luta comum contra o *status quo* da sociedade carrocêntrica, além de sua busca por aumentar o número de ciclistas nas ruas e o reconhecimento do ciclismo como uma forma legítima de locomoção.

Entretanto, Schwartz (2010) enfatiza que o elemento realmente político da cultura da bicicleta repousa entre os ciclistas urbanos, os *commuters*, e os promotores de uma cultura *underground* em torno da bicicleta, por enxergarem a si mesmos como ativistas, reconhecerem na cultura da bicicleta uma forma de ativismo e por se sentirem pertencentes a um movimento social. Tal grupo constitui uma série de códigos de comunicação a partir dos quais o simples pedalar se torna politicamente significativo, algo que não se aplica aos outros grupos, como esportistas ou ciclistas de lazer.

Segundo o autor, este grupo de ciclistas confere um corpo de significados à bicicleta que extrapola sua funcionalidade ligada ao transporte, recreação ou exercício, pois entende a pedalada como elemento parte de um estilo de vida inteiro, construindo suas identidades pessoais através deste símbolo e o manifestando politicamente de forma espontânea e criativa, características estas que, de acordo com a definição de Johnston *et al* (1994), o caracterizam dentro da definição de novo movimento social. Para Schwartz (2010), seu barulho e estardalhaço diante da prefeitura é que tornou a bicicleta uma das prioridades das políticas públicas, atraindo, inclusive, um número crescente de pessoas a atuar politicamente.

O trabalho de Schwartz (2010) nos leva a entender que o potencial da subcultura da bicicleta pode ser pensado, aqui, como um movimento de transição entre modelos de convivência que questionam o *status quo* de produção e reprodução social a partir da mudança nas suas demandas, padrões e formas de vida em si. A partir de uma série de transformações comportamentais e de concepção da vida urbana que teriam início a partir da adesão à bicicleta como meio de transporte. Primeiramente, se troca de meio de transporte devido a motivações particulares, como

economia, saúde, agilidade, lazer, além da preocupação ambiental em torno dos malefícios produzidos pelos meios de transporte motorizados. Depois, os ciclistas partiriam para um questionamento cada vez mais profundo sobre o processo que levou aquele produto, no caso a bicicleta, até as suas mãos, como seu sistema de produção, os materiais utilizados, os prejuízos ambientais produzidos desde a extração destes materiais, passando pela liberação de poluentes durante o processo de produção de seus componentes, os problemas sociais ligados à mão de obra utilizada nestes processos, suas relações de exploração e dominação implícitas, bem como a estrutura necessária para a distribuição e venda destes produtos nas lojas em que são adquiridos. Em seguida, surgiriam redes de faça você mesmo, de reutilização de peças ou a confecção de equipamentos ecológicos, assim como se proliferariam hábitos saudáveis de alimentação e incentivo a pequenos produtores.

Tal reflexão nos leva a entender que, segundo a perspectiva do autor, o uso da bicicleta como meio de transporte, por si só, acarretaria quase automaticamente em formas mais politizadas de compreensão da vida na cidade. Tal argumento soma-se a uma série de discursos sobre a bicicleta apresentados neste trabalho, do elogio à bicicleta de Augé ao Critical Mass, e consideravelmente presentes nos discursos dos cicloativistas de Curitiba, no qual conferem à bicicleta qualidades inatas capazes de transformar meros indivíduos em trânsito em cidadãos que se comunicam de forma crítica, sensível e ativa com sua cidade. Daí a ideia presente em boa parte dos discursos registrados por esta pesquisa de que quanto mais pessoas pedalando, mais rápido se dariam as transformações em direção a cidades mais sociáveis, pacíficas, sustentáveis e humanitárias. A adesão e participação do movimento curitibano a políticas públicas e iniciativas que incentivam seu uso, mesmo que não se realizem da forma e com a funcionalidade que gostariam ou que sejam ideologicamente e socialmente questionáveis, podem ser compreendidas a partir desta reflexão.

Na visão de Schwartz (2010), a diversidade de usos e significados atrelados à bicicleta não é um impedimento para o crescimento de sua cultura nem fator de fragmentação ou descentralização. Pelo contrário, Schwartz aponta que a aceitação e a presença de divergências em torno de elementos comuns, como a bicicleta, é algo comum nos novos movimentos sociais e

conecta os diferentes grupos, ligando-os em torno de identidades coletivas, e expande a cultura da bicicleta. Apoiando-se nas perspectivas contemporâneas da sociologia cultural, ele salienta que, tanto a nível individual como coletivo, as pessoas compartilham de uma miríade de complexas e até conflitantes fontes culturais, e que a uniformidade de posicionamentos e atitudes não se dá em nenhuma cultura. A busca de tal homogeneização seria, então, uma forma equivocada de entendê-la. A dificuldade que a UCB e as associações de ciclistas, como a CicloIguaçu, têm encontrado para unir os ciclistas em torno de uma instituição política unificada pode ser pensada, também, a partir destas reflexões. O posicionamento e postura ideológica destes grupos, principalmente a UCB, no caso brasileiro, também é um outro ponto de discordância entre muitos ciclistas, apesar do aspecto político não ser tocado por Schwartz (2010). Devido a estas divergências, para ele, buscar unificar a diversidade presente na cultura ciclística é uma perspectiva pobre a nível cultural e político. Ainda, os diferentes quadros de ciclistas reconhecidos por Schwartz (2010) são, muitas vezes, sobrepostos, o que torna até mais difícil separá-los do que pensá-los como um grupo coeso.

Rather, members of each group employ a myriad of frames related to cycling; some of these frames are unique to the particular group and some of the frames are shared with other groups. Speaking of the different cycling groups, Robert observed that the overlap among them makes it sometimes difficult to separate the groups from one another: "... a lot of overlap, and I don't see groups as necessarily being distinct groups; they're just these amorphous type of clusterings, as opposed to being, you know, distinct (SCHWARTZ, 2010: p. 69)⁴³

⁴³ Em vez disso, os membros de cada grupo empregam uma miríade de quadros relacionadas com bicicleta; alguns destes quadros são únicos para o grupo particular e alguns dos quadros são partilhados com outros grupos. Falando dos diferentes grupos de ciclismo, Robert observou que a sobreposição entre eles faz com que às vezes seja difícil separar os grupos entre si : " ... um monte de sobreposição, e eu não vejo os grupos

Seguindo esta lógica, o contato com uma grande variedade de quadros permitiria aos ciclistas incorporar a bicicleta numa variedade cada vez maior de percepções, compreensões e usos no seu dia a dia, incrementar sua visão política sobre ela e ainda enriquecer seus posicionamentos políticos, pois a troca de percepções e vivências conferiria uma variedade maior à sua bagagem de conhecimento, ampliando ainda mais a presença da bicicleta em suas vidas.

Estando a cultura da bicicleta enriquecida com o compartilhamento de sua diversidade cultural, Schwartz (2010) indica duas condições essenciais para que esta possa se expandir aos não ciclistas: a implantação de infraestrutura ciclovitária e a o aspecto educacional. A dificuldade em equilibrar estas estratégias e mesmo de concebê-las como, ao menos, de igual importância, tem sido regra. Ao menos no Brasil, o mais comum tem sido se dedicar quase exclusivamente às transformações estruturais sem problematizar satisfatoriamente as mudanças sociais e culturais que motivam estas novas estruturas, o que tem gerado conflitos com defensores do uso do automóvel e suas estruturas, como vagas de estacionamento, a não participação da população envolvida e, principalmente, falta de informação acerca da importância, ou não, do processo que estão vivenciando, à força, em sua cidade. O excerto abaixo, retirado de uma das falas de um cicloativista curitibano, demonstra como o balanceamento entre estas duas formas de mudança social ainda encontra dificuldade mesmo em sua concepção.

Acho que agora, o que a gente mais precisa é de infraestrutura. Acho que o principal motivo pras pessoas não andarem de bicicleta é a segurança, falta de estrutura. Se há um impulso do órgão público incentivando as pessoas a usar, elas vão usar. Hoje quem anda de bicicleta na rua tem um pouco de aventureiro, porque é uma bicicletinha contra um veículo de uma tonelada. E pra andar bem no trânsito você tem que ser audacioso. Se ficar na sua, ele (o carro) te expreme. Não é todo mundo. Isso não vai acontecer no Brasil sem infraestrutura. E cultura, acho que as duas coisas estão interligadas. Se tiver infraestrutura

como necessariamente grupos distintos; eles são apenas estes tipo amorfo de agrupamentos, ao contrário de ser, você sabe, distinto.

*Tradução minha.

e não tiver cultura não adianta. Não vai funcionar porque ninguém vai usar a infra estrutura, assim como se tiver cultura e não tiver infraestrutura. Mas acho que cultura vem antes de infraestrutura, porque daí gera uma demanda e o governo vai se coçar. Se bem que não dá pra dizer o que vem antes, difícil dizer. Só por meio de conversa.

No aspecto cultural, Schwartz (2010) argumenta que, primeiramente, é importante que as pessoas estejam conscientes da existência da cultura da bicicleta, já que constantemente descobrimos diferentes formas culturais daquelas já incorporadas. Em seguida, que os não-ciclistas superem o ceticismo e as barreiras que os impedem de andar de bicicleta. Atualmente, com o sucesso de movimentos inspirados no Critical Mass em colocar a bicicleta em pauta, parte significativa da sociedade já está consciente da existência de alguma forma de manifestação de sua cultura, fazendo com que os desafios do momento se dêem neste segundo aspecto.

Ainda segundo Schwartz (2010), a discrepância entre o aspecto educacional e o estrutural, entretanto, pode fazer com que as pessoas reproduzam na bicicleta comportamentos de quando estavam no carro, como a questão da velocidade e competitividade. Assim, elas são levadas à bicicleta devido a uma consciência de que ela contribui para resolver os três maiores problemas ligados ao sistema carrocêntrico, já que é econômica, livre da queima de combustíveis e saudável, mas quando chegam às ruas se deparam com um ambiente totalmente incompatível com estas prerrogativas, resultando na reprodução de respostas agressivas e individualistas.

Para que a cultura da bicicleta se expanda entre os não-ciclistas, o autor sugere aproximar suas mais variadas formas de expressão e argumentos de contextos e necessidades com os quais as pessoas já estão acostumadas e já adotaram. Ou seja, partir das realidades das pessoas e mostrar que a bicicleta faz sentido dentro do universo simbólico que elas já vivenciam.

Esta linha de pensamento pode levar, entretanto, a dois tipos opostos de consequência. Se por um lado a inserção cultural do uso da bicicleta encontra seu sentido de ser dentro da própria cultura estabelecida, sendo seus significados atrelados diretamente às formas tradicionais de reprodução social, por outro lado, a defesa de seu uso a partir de argumentos políticos implica justamente o questionamento e até a ruptura com esta cultura. O

nível de aproximação entre ambas as perspectivas está ligado diretamente ao nível de compreensão social e formação política de seus defensores acerca das estruturas de formação e reprodução social, principalmente aquelas ligadas diretamente aos problemas relacionados à cultura carrocêntrica que combatem, assim como ao tipo de transformações que pretendem estimular a partir da defesa do uso da bicicleta.

A combinação entre estes fatores determinará se o movimento apenas contribuirá para a inserção da bicicleta na cultura presente, como temos visto nas campanhas publicitárias, discursos políticos e empresariais, apesar de sua imagem ser atrelada à ideia de mudança, o que pouco acrescentaria em termos de mudança social e cultural, ou avançará em direção ao combate às raízes dos problemas sociais que se refletem, entre outros lugares, na cultura carrocêntrica, provocando mudanças culturais que estapulam a escolha entre um ou outro meio de transporte. As divergências políticas e críticas sobre o cicloativismo de Curitiba encontram-se justamente no argumento de que o movimento provoca transformações apenas estéticas e de pequeno alcance social, reproduzindo hábitos políticos e hierarquias sociais, apesar de carregarem um discurso de mudança.

Entretanto, a assimilação de novos projetos sociais, principalmente aqueles que partem de uma recusa a hábitos já consolidados culturalmente, é um processo lento que exige a consciência destes hábitos enquanto problema, como nova realidade que se consolida e cuja adaptação se torna difícil, pois coloca “verdades” até então reproduzidas inconscientemente em confronto.

De acordo com Mannheim (1982), os comportamentos são reproduzidos a partir dos hábitos e de sua chegada ao inconsciente. Para que tais mudanças ocorram, é necessário, primeiramente, que interfiram em suas condições de reprodução, construindo condições novas para que novos comportamentos passem a adentrar o hábito cotidiano dos indivíduos inconscientemente. Estes, então, iniciam um processo de tentativa de adaptação. A partir do momento que estas mudanças culturais e transformações sociais ocorrem de forma mais rápida e enfática e as mudanças inconscientes não são suficientes para que as pessoas se adaptem a elas de forma natural, então esse aspecto da nova realidade emerge em sua consciência como problema.

Como, normalmente, a emergência destes novos hábitos ocorre de forma coletiva, as estruturas que antes reproduziam comportamentos consolidados passam a figurar como aspecto problemático da realidade.

Este processo de adaptação e transformação se torna latente e constante com a aceleração do ritmo de transformação social, mudando, segundo Mannheim (1982), a entelêquia da geração, e proporcionando a proliferação de críticas, sentidos e projetos sociais diversos, multiplicando as formas de conexão geracional e, conseqüentemente, as unidades geracionais, que possuem uma relação dialética entre si e com grupos concretos, de onde costumeiramente partem suas ações.

Para que a cultura da bicicleta se converta em ativismo, Schwartz (2010) cita Habermas e sua Teoria da Comunicação para argumentar que uma relação mais próxima e igualitária entre os diferentes grupos de ciclistas os faria entender suas diferentes realidades e, assim, enriquecê-las, pois os guiarão para ações políticas mais holísticas. Isto permitiria uma relação mais próxima na interseção entre diferentes realidades e contextos culturais, o que enriqueceria as estratégias de expansão do uso da bicicleta de forma mais sintonizada com as necessidades dos ciclistas, aproximando sua realidade da dos não-ciclistas e, assim, expandir a cultura da bicicleta de forma consensual e conveniente com as necessidades coletivas.

A análise realizada por Schwartz (2010) acerca da cultura da bicicleta em Lexington contribui para a compreensão dos sujeitos e papéis políticos representados naquele movimento a partir de uma miríade de usos e simbolismos em torno da bicicleta. Apesar das diferenças espaço/temporais, já que as ações em torno da bicicleta na cidade norte-americana em 2010 em muito diferem do contexto curitibano dos anos 2013/14, sua análise aponta um contexto vivido de forma semelhante pelo movimento curitibano quando este ainda concentrava suas ações políticas em torno das bicicletadas e demais intervenções culturais e artísticas, assim como já indica uma série de problemas de perspectiva que seriam vivenciados atualmente pelo movimento brasileiro, principalmente no que se refere aos seus argumentos e estratégias de expansão do uso da bicicleta em seus âmbitos cultural e político, as populações beneficiadas pelo alcance de suas conquistas políticas, a visão política de seus membros acerca do potencial transformador da bicicleta, assim

como o impacto na forma de políticas públicas e de transformação social, resultante do tipo de ativismo praticado por este ao longo do tempo.

Um elemento que Schwartz (2010) não toca é a divergência de posicionamentos políticos acerca da bicicleta, assim como a profissionalização das análises técnicas e acadêmicas sobre ciclomobilidade que resultaram da expansão da discussão sobre a bicicleta como alternativa de transporte e acabaram incidindo diretamente sobre as ações do próprio movimento, trazendo à tona elementos de classe e geração que situam o próprio movimento dentro de lugares privilegiados de produção e reprodução cultural e social, tornando a auto crítica necessária para que os limites de suas ações sejam identificados, assim como suas estratégias de ação atuem contra as hierarquias predominantes ou meramente as reproduza.

Conceber a expansão do uso da bicicleta através da aproximação entre seus diferentes grupos e do fortalecimento de seu ativismo, conforme apontou Schwartz (2010), não é uma unanimidade entre os ciclistas, seja pelas diferenças no tipo de ativismo praticado e entendido em torno da bicicleta, seja através da própria efetividade do ativismo e de seu uso enquanto bem cultural com potencial de expansão através de ações da sociedade civil.

Em Curitiba, conforme já descrito, muitos dos ciclistas interessados em fazer da adoção deste modal um bem cultural e difundido, além do ativismo, se estabeleceram em suas profissões a partir de pesquisas acadêmicas e da atuação empresarial em torno da bicicleta. A profissionalização ou tecnicização em torno da bicicleta responde à tendência global de se voltar os olhos para a bicicleta para discutir opções sustentáveis e funcionais para a mobilidade urbana, somando-se à abertura e um contexto politicamente favorável na cidade, a partir de uma gestão municipal aberta a esta reflexão e diálogo com ciclistas que trabalham a questão da bicicleta em diversos meios, seja no cultural, seja no institucionalizado, como a universidade, a imprensa e o empresariado. A história de Lucas é um bom exemplo. Ciclista, ele participou de algumas bicicletadas na cidade, mas não se identificou por não perceber naquele tipo de ação política potencial para conseguir realizar mudanças efetivas através dos meios que considera importante. Segundo ele, é necessário que se consolide a conscientização, pela prefeitura,

dos ganhos para a cidade com a proliferação deste modal. Dela devem partir políticas públicas efetivas e em toda cidade para que realmente se consolide este modal como opção de transporte através tanto de suas implementações estruturais quanto através de campanhas educacionais.

Esta perspectiva surgiu do tipo de envolvimento que construiu com a bicicleta, através de sua formação acadêmica, direcionando suas reflexões e ações ao saber técnico e científico, vias cujo potencial de mudança acredita mais do que o ativismo.

Vi lado social da bicicleta e a questão do urbanismo. Sempre trabalhei com maquete na escola técnica, minha irmã é urbanista, me interessei pela discussão. Mudei meu trabalho de conclusão de curso para bicicleta como alternativa de transporte em Curitiba, um elemento comum nas vias da cidade. Ficou uma colagem de coisas, mas havia pouca produção. Falei de 35 diretrizes para a bicicleta ser retomada e desenvolvi 3: estacionamento automatizado de bike, uma bike, e um sistema de empréstimo de bike. Aí comecei a usar a bicicleta, larguei o carro. Foi a melhor coisa da minha vida. Levantava 15 minutos antes da aula, não dependia de ninguém, virei um propagandista da bicicleta, levei algumas pautas para um amigo candidato. Muito urbanista riu da minha cara. Eu queria também ser protagonista dessa nova idéia e comecei a trabalhar com design. Em 2010 fui fazer mestrado e retornei a trabalhar com a bicicleta.

Particularmente, Lucas comenta que o envolvimento com sua pesquisa de mestrado lhe tirou o que possuía de romantismo e ativismo em si, pois percebeu que andar de bicicleta, apenas, não é suficiente para esta mudança. É preciso alterar a cidade através de intervenções significativas que vão além do que denomina “cosmética urbana”. Segundo ele, essas tentativas individuais de convencimento ao uso da bicicleta são “*commodities* do bom mocismo”. Pragmático e crítico das ações realizadas pela prefeitura e comemorada pelos cicloativistas vinculados à CicloIguaçu, Lucas argumenta que a cidade tem muito a ganhar com a bicicleta, baseado em evidências sólidas que já comprovam seus “lucros” econômicos, ambientais e sociais. Mas, para isso, é preciso haver uma participação modal grande da bicicleta. E, para que isto ocorra, é necessária uma reinterpretação da sociedade, que não pode ser apenas retórica, como, a seu ver, tem acontecido. Neste ponto, para ele, o ativismo tem pouca contribuição a dar além de levantar a pauta. Citando exemplos

onde a bicicleta se consolidou como meio de transporte, ele aponta que Amsterdam, Londres e Nova York chegaram neste ponto devido mais a aspectos conjunturais do que à ação de ativistas. A primeira pela crise do petróleo e as mortes no trânsito, as duas últimas pela imobilidade gerada pelo uso excessivo do automóvel. Por isso, para ele, não os ativistas, mas os técnicos e os políticos é quem são os atores que podem trazer tal mudança.

A entrada do ativismo na estrutura e a mídia favorável são pontos positivos, por um lado, por difundir os discursos, mas, para Lucas, estes pontos somados a uma cultura política movida à propaganda pode ser problemático já que, como nunca se fez investimentos nessa área, qualquer coisa que a mídia divulgue ou que a prefeitura faça passa a impressão de que algo realmente significativo em termos de mudança está sendo feito⁴⁴. Para dar conta de mudar, seria necessário uma grande campanha de conscientização e estruturas em toda cidade, para que os embates em torno destas novas mudanças não sejam localizados aos poucos trechos onde vias cicláveis foram instaladas no lugar de vagas de estacionamento, colocando toda a cidade para participar da mesma política de reforma urbana. Os argumentos econômicos, a seu ver, são os principais fatores que devem ser levantados para que o encarecimento e a retirada de estruturas e favor do carro sejam compreendidas pela população. Segundo Lucas, as pessoas não vão usar a bicicleta para mudar o desenho urbano (isso seria o que os ativistas fazem). Deve-se, ao contrário, mudar o espaço urbano e transformar ele num lugar melhor para viver, conviver e se encontrar (políticas públicas).

Entretanto, os interesses econômicos vigentes somam-se a uma cultura política conformista e impedem que estas mudanças se enraízem de forma cultural e se expandam a longo prazo. O exemplo de Bogotá, citado por Lucas em entrevista, demonstra a incompatibilidade entre as demandas sociais e os interesses econômicos atendidos e envolvidos na concepção e execução das

⁴⁴ A inauguração do bicicletário no Mercado Municipal de Curitiba é um exemplo de ação política publicitária que ganhou grande destaque na mídia, mas possui pouca funcionalidade, já que tem capacidade para apenas oito bicicletas. <http://www.irevirdebike.com/#!Mercado-Municipal-de-Curitiba-inaugura-bicicletario/c224a/585516B3-9A9A-4B1C-A34A-3AF6D7047DDA>

políticas públicas. O programa Ciclovía de Bogotá fecha muitas ruas e tem 1 milhão de pessoas as utilizando para lazer por fim de semana. Como não há interesse econômico envolvido, volta-se para a questão da qualidade de vida para população, tornando difícil sua expansão em uma estrutura permanente. Se todo mundo usa no fim de semana provavelmente também usariam nos dias de semana. Perguntar-se sobre o porque de estas aberturas se darem só no fim de semana nos leva ao questionamento de toda organização econômica, funcional e trabalhista da sociedade, que gira em torno da indústria do automóvel e das ruas como espaços de trânsito funcional. Em Bogotá esta política não teve continuidade de uma gestão municipal para outra, estagnando um processo que se ampliava.

Segundo Lucas, está havendo uma mudança de mentalidade dos políticos neste aspecto, mas ele tem dúvidas se isto acarretará numa mudança cultural. Em todas as cidades onde estas transformações foram bem sucedidas, as políticas públicas foram fortes e enfrentaram grandes barreiras culturais e interesses econômicos e políticos, aumentando significativamente o preço do combustível, dos estacionamento, fechando ruas, espalhando por toda cidade estruturas cicláveis, pontes para ciclista por cima de rio etc. Para Lucas, as barreiras para isso não são econômicas nem técnicas, já que em Bogotá o PIB é bem menor que o de Curitiba. A questão é política, a forma como a sociedade dá solução aos problemas, o que identificamos como problema e como pretendemos mitigá-los. Daí a importância de que o político no executivo e municipal saiba o desafio que vai enfrentar e a estratégia que vai impor para implementar o uso da bicicleta.

O cicloativista, neste ponto, ao imaginar que a bicicleta é o ponto de partida para uma revolução urbana, acaba legitimando políticas públicas que se voltam somente ao ciclista, gerando até mais aversão por parte dos usuários de outros transportes. Por isso, para Lucas, é importante a correlação com outros meios de transporte, o compartilhamento e aluguel de bicicletas, pois assim todos teriam uma bicicleta disponível. A seu ver, todos sabem hoje que a bicicleta é um meio de transporte, mas isso decorre da retórica de apropriação desses conceitos pela mídia, marketing, política etc. Entretanto, para ele, é equivocado buscar soluções na bicicleta, já que a grande maioria usa ônibus. Assim, contrariando Schwartz (2010), a visão de muitos cicloativistas e em sintonia

com a forma lenta com que, segundo Mannheim (1982), novos hábitos são incorporados à consciência coletiva, não são os não-ciclistas que devem ser atraídos pela bicicleta a partir de ações e argumentos dos cicloativistas, visto que estes falam de um lugar privilegiado onde a opção pela bicicleta se relaciona com condições e perspectivas culturais e de classe específicas, mas a bicicleta é que deve se inserir de acordo com as necessidades e condições dos não-ciclistas. Assim, quanto mais a bicicleta for integrada ao transporte coletivo, melhor será a qualidade deste.

A bicicleta, por si só, para Lucas, não muda aspectos sociais, pois ele entende que o seu uso é que é consequência da mudança destes aspectos. Mudando segurança, cidade e meio urbano se atrai mais ciclista e pedestres. E é este o problema do ativista, para ele, que acha que essa é a ferramenta da mudança, quando na verdade é o contrário, muda-se primeiro o cenário para depois as pessoas usarem a bicicleta.

Segundo Lucas, as barreiras para estas mudanças passam, portanto, pela baixa formação política dos atores envolvidos, tanto por parte dos políticos, que reproduzem uma cultura de poucos investimentos, muita propaganda, pouca relação com demandas sociais mais urgentes, baixo conhecimento técnico e omissão da responsabilidade de provocar mudanças e enfrentamentos significativos; e por parte dos próprios ativistas, que devido à baixa experiência política e conhecimento técnico, reproduzem um discurso que coloca o ciclista como ator de mudança e até responsável pelas transformações urbanas, assim como acabam compactuando com ações superficiais, que apesar de serem comemoradas por serem “alguma coisa”, pouco influenciam na construção de um processo mais profundo de redesenho urbano.

Assim, continua-se a falar da bicicleta, passando a impressão de que as soluções estão a caminho, mas perpetuam-se os problemas. Incomodado com a falta de conhecimento técnico por parte dos atores políticos, Lucas vê como um problema grave a confusão entre os papéis e discursos políticos e técnicos. A seu ver, pela maturidade política das pessoas, o ativismo em torno da bicicleta não vai trazer grandes mudanças porque ele não possui uma compreensão técnica. Isso faz com que a construção de 100 km de ciclovias em um ano seja comemorado, já que apenas 120km haviam sido construídos nos últimos 30 anos. Entretanto, Lucas argumenta que ações isoladas de tempos em tempos não

trazem resultados efetivos, pois não se inserem dentro de um plano e um compromisso assumido de reforma urbana a longo prazo que permita que o uso da bicicleta atinja níveis suficientes, de 1% para 5% das viagens diárias, para que seus benefícios sociais, econômicos e de saúde comecem a aparecer de forma mais clara, já que seriam 40 mil pessoas não gastando em combustível por dia e investindo em outras coisas. Para tal, é necessário que as pessoas-chaves da gestão municipal sejam cobradas de forma independente pelo movimento.

De acordo com a perspectiva de Lucas, em Curitiba o movimento ciclista aderiu completamente e de forma acrítica à proposta do município, o que, a seu ver, o prejudica enquanto ator político da sociedade civil. O ciclista, empresário e acadêmico salienta, ainda, a importância de que o movimento se mantenha como oposição, independente, para que, além de participar das políticas públicas, mantenham a força e autonomia para protestar contra elas quando estas desagradem. Confirmando as transformações já levantadas nesta pesquisa, ele aponta que suas ações enquanto movimento social estão desarticuladas devido à ida dos quadros que o articulavam para um ativismo institucionalizado. Isso fez com que se projetasse a imagem de que a CicloIguaçu representa os ciclistas ou que, ao menos, é o grupo mais relevante. A aceitação deste tipo de capital político atrelado ao grupo pela prefeitura, colocando alguns de seus membros para dentro de sua estrutura, passou a sensação de que as mudanças estavam encaminhadas e, as demandas, atendidas. A seu ver, isso desestimula as pessoas a manifestar-se, pois seu ímpeto de fazê-lo se esvazia. Por isso, o movimento não deveria aceitar uma parceria para comportar-se diferente nem aceitar a condição de intermediador, para que se mantenha vivo seu capital político inclusive entre os ciclistas que não são associados e que compreendem a imensa maioria. A variedade de pessoas e interesses políticos que se faziam presentes na bicicletada ou tem na bicicleta um estandarte não pode, a seu ver, ficar dependente das articulações feitas entre CicloIguaçu e Prefeitura. Para que isto não ocorresse, entretanto, seria importante que houvesse uma renovação geracional, assim como novos grupos políticos em torno da bicicleta surgissem, para que as ações se dêem em várias instâncias e de forma independente. Como isto não ocorreu, a relação entre política e bicicleta na cidade acaba se resumindo a

um único e mesmo grupo, que gira em torno de algumas pessoas específicas remanescentes do Interlux.

Ainda, para Lucas, existe um imaginário ecológico e pacifista em torno da bicicleta e um discurso de amabilidade, como presenciamos nos painéis do Fórum em Curitiba e em diversas falas, que tem implicado, no movimento, uma postura menos independente, deixando de lado seu potencial de protesto e pressão sobre problemas, algo necessário às suas atuações enquanto cidadãos.

Estas questões acabaram orientando Lucas a direcionar sua atuação mais ao nível técnico do que o político, pois entende que, no caso da bicicleta, o primeiro deve orientar o segundo:

Todo mundo quer contribuir pro meio ambiente e a bicicleta passa por isso. As pessoas se sentem acima, moralmente, que os outros, e isso acaba se tornando a ultima palavra técnica. Ser ativista não é ser técnico, ele tem as convicções dele, vai ser difícil conversar com comerciantes.(...) A bicicleta como elemento de revolução é patética, a gente nem sabe quantas pessoas usam a bicicleta, não tem pesquisa sobre isso. Mais uma vez se fala disso na eleição, e mais uma vez se vai empurrando. Então, saí do campo do ativismo e estou no campo da pesquisa e do empreendimento da bicicleta. Eu vi nisso uma oportunidade de mercado, que não existe no Brasil, o *bike sharing*.

Segundo Lucas, até agora essa oportunidade não se consolidou por falta de profissionalismo, porque o setor privado enxerga a bicicleta como uma mídia, algo ligado à imagem, à propaganda, como cachorros, praias e férias, e não como um modal de transporte, e o Estado ainda não encarou a expansão de seu uso como um elemento significativo de ganhos sociais e econômicos, como ocorre em países como a França, onde seu governo já está pagando para que as pessoas usem a bicicleta⁴⁵, pois os ganhos em saúde pública, principalmente, superam vastamente os investimentos no incentivo ao uso da bicicleta.

Também crítica do ativismo temático em torno da bicicleta e dos caminhos políticos tomados pelo movimento de ciclistas, a perspectiva de Adriana Camarena (2012), participante do Critical Mass de São Francisco, se contrapõe tanto à de Schwartz (2010), que coloca os ciclistas políticos como atores que trarão grandes mudanças culturais apenas com a expansão do uso da bicicleta,

⁴⁵ <http://vadebike.org/2014/06/franca-paga-ciclistas-bicicleta-transporte-trabalhar-pedalar/>

assim como a perspectiva de Lucas, pois entende o ativismo como grande potencial de transformação social, desde que realizado de forma auto-crítica e independente do Estado, agindo, ao contrário, principalmente em consonância com os setores mais prejudicados da sociedade, fazendo da bicicleta apenas um mote para transformações mais profundas que não passam, necessariamente, por ela.

Após participar de várias Massas Críticas em diversos países, Camarena percebeu uma grande similaridade entre o perfil de seus participantes e as transformações ocorridas nos movimentos e na vida destes conforme a bicicleta atingiu o *mainstream*. Apesar de não ter comparecido às bicicletadas curitibanas, Camarena (2012) descreve um cenário muito similar ao da capital paranaense.

Em contraposição às características apresentadas por Schwartz (op. cit) acerca da cultura da bicicleta, a enquadrando como um novo movimento social que possui potencial de transformação ampla na sociedade, Camarena (op. cit) realiza uma análise sobre esta cultura através de um viés crítico que, ao contrário de resumir a utilização da bicicleta a grupos de classe média, aponta algumas incoerências inerentes a esta perspectiva de classe ignorada pela maioria dos movimentos de ciclista, tanto ao não conseguirem se perceber enquanto uma minoria dentre a grande massa de ciclistas em todo mundo, assim como não conseguem inseri-los na construção de suas ações nem em suas conquistas junto ao poder público.

Ela aponta que, apesar de nos últimos 20 anos a bicicleta ter sido tratada como veículo de progressismo e moda, há muito mais tempo ela é o veículo por excelência da grande maioria da população pobre do mundo. Apesar de ser comum em todo mundo, inclusive em Curitiba, os ciclistas ativistas se definirem como um grupo aberto, independente de raça, etnia, gênero, status ou visão política, a cultura da bicicleta, segundo ela, não é tão aberta quanto parece. Na verdade, assim como o movimento curitibano, o Critical Mass de São Francisco é criticado por ser um movimento de classe média branca.

Camarena (2012) explica que rotular um movimento por estes termos implica uma discussão que vai além de classe e raça, pois entende que o movimento está culturalmente perto da classe política e econômica dominante, assim como representa um sintoma de que o movimento perdeu seu lado radical assim que

expandiu com a incorporação de um grande número de indivíduos que possuem em comum a defesa de conceitos como justiça social, direitos humanos, sustentabilidade ambiental, solidariedade internacional, igualdade de raça e gênero, mas, também, o livre mercado, reproduzindo um tipo de ascensão social através de políticas públicas e ações que partem de cima para baixo e reproduzem hierarquias sociais. Segundo Camarena (ibid), apesar da boa intenção destes ativistas, suas estratégias não apontam em direção a qualquer mudança no capitalismo e acabam agindo, frequentemente, como portadores de uma visão cultural limitada que recria o empobrecimento de classes baixas, como o fenômeno de gentrificação do qual tem participado as instalações de ciclovias. Em sintonia com o movimento curitibano, este perfil de ativismo age, comumente, realizando uma conexão entre o Estado e as instituições sociais. Eles não são, necessariamente, a “classe média”, mas se mantêm estáticos em uma ligação de cooptação entre movimento social e instituições governamentais e de mercado.

Isso comumente significa que o movimento foi absorvido por instituições políticas e de mercado pré-existentes. Camarena (ibid) não pensa a cooptação como algo, necessariamente, negativo, desde que as ações deste ativismo também tenham sucesso em mudar as referências da cultura dominante, do *mainstream*.

O momento favorável às transformações sociais em torno da bicicleta fez com que valores como sustentabilidade, redesenho urbano e o desfrute do espaço público passassem a ser pensados todos como escolhas políticas, e isto resulta da forma tenaz como realizaram suas ações diretas. Entretanto, a ciclista salienta que um movimento que nunca cresce através da incorporação de pessoas de classes baixas ou minorias excluídas nunca terá êxito em mudar as hierarquias e injustiças existentes e que fundamentam a cultura do automóvel.

Tanto nos exemplos verificados por Camarena nos Estados Unidos, México, Peru e Equador, assim como no movimento curitibano detalhado nesta pesquisa, as culturas particulares de seus participantes estão distantes de incluir estes setores da sociedade. Aos ciclistas ativistas que desejam mudar não apenas as preferências da sociedade, mas as estruturas econômicas e políticas responsáveis pelas desigualdades existentes, ela propõe que voltem um olhar sobre si mesmos e, assim, percebam suas

conexões com a cultura dominante, abrindo sua perspectiva para a compreensão e distância cultural que os separa de pessoas de baixa renda, migrantes, trabalhadores e outros nichos marginalizados e sem direitos, que compõem a maioria dos ciclistas no mundo.

Após participar de inúmeras massas críticas em todo mundo, Adriana Camarena (ibid) traça um perfil de seus ativistas muito similar ao verificado por esta pesquisa em Curitiba. Destarte algumas especificidades locais, os movimentos começaram mais radicais, passaram para uma tendência hip, cuja melhor tradução talvez seja o termo “descolado” ou alternativo, até as políticas em prol da bicicleta no *mainstream*. Assim como em Curitiba, a maioria das massas críticas começa com um grupo de ativistas que visam retomar o espaço público dos carros em forma de celebração. Suas ações autônomas de ocupação do espaço público apontam sua oposição às democracias capitalistas e emergem como exercício de organização horizontal e empoderamento através da bicicleta.

Esta fase mais radical coincide com a presença de jovens, ente 20 e 40 anos, mesma média do grupo entrevistado neste trabalho, que compartilham de uma aparência criativa e nova. A expansão desta rede cultural de signos que, conforme Schwartz (op.cit), confere uma identidade visual e coletiva aos ciclistas, atrai uma série de pessoas, em geral jovens, que compartilham de uma espécie de progressismo e senso comum de juventude rebelde, porém liberal. Em gíria, Camarena (2010) os descreve como *hipsters*, cujo termo, assim como o rótulo de branco e de classe média, implicaria uma espécie de simulação política composta por pessoas que já pertencem aos setores dominantes, aliando subcultura rebelde com classe dominante, estabelecendo uma conduta entre essa dicotomia.

As conseqüências deste perfil e da chegada da bicicleta ao *mainstream* provocam, como conseqüência, o surgimento de um novo contexto de ativismo, reproduzindo fenômenos semelhantes em várias partes do mundo, como em Curitiba. De maneira semelhante em movimentos de todo o mundo, alguns ciclistas com ideias mais radicais criam bicicletarias em vizinhanças de baixa renda, facilitando a cooperação entre ciclistas de diferentes classes sociais, como a Bicicletaria Cultural, em Curitiba, apesar de esta se localizar no centro. Outros ciclistas com visões políticas moderadas conseguem escritórios na prefeitura como

especialistas em redesenho urbano e de transporte, como sucedeu em Curitiba após a abertura política da gestão municipal atual. Alguns ciclistas criam associações ou organizações não-governamentais, como a CicloIguaçu, com o objetivo de fazer lobby em favor dos direitos dos ciclistas. Em sintonia com as implicações geracionais verificadas em Curitiba, a autora também observa que muitos acabam tendo filhos, sendo obrigados a conciliar seu tempo e ativismo com responsabilidades profissionais e outros gastos. Ainda em consonância com o caso curitibano, há quem se transforme em empresário da bicicleta, seja através da mecânica, seja de outros serviços.

A proliferação da cultura da bicicleta deixou as raízes radicais do movimento para trás. Em sintonia com o movimento curitibano, Camarena (2012) cita o envolvimento dos ciclistas em ações institucionalizadas de coordenação de políticas em favor da bicicleta. São atividades mantidas com uma mistura de governo, grandes e pequenas empresas patrocinadoras, organizações sem fins lucrativos e voluntários, além de campanhas para ir de bicicleta ao trabalho, como o projeto “De bike ao trabalho” desenvolvido pela CicloIguaçu e que promove campanhas e incentivos para as pessoas irem de bicicleta ao trabalho.

Novos grupos de pedalada surgem, mesmo em regiões afastadas do centro, compostas por pessoas que não se envolviam nas bicicletadas. É o caso de um grupo de bicicletas rebaixadas de São José dos Pinhais, região metropolitana de Curitiba, composto por dezenas de jovens que modificam suas bicicletas e passeiam em um grande grupo aos domingos pela cidade de Curitiba.

Camarena (ibid) defende que a expansão da cultura da bicicleta neste sentido é algo positivo, desde que essas guinadas do movimento mostrem que é possível realizar mudanças significativas na organização social da cidade através das instituições existentes, já que, com a apropriação de idéias e técnicas nascidas nas bicicletadas a ações institucionais, a descontração, músicas e gritos de outrora parecem ter se tornado ultrapassados ou desnecessários em face do *mainstreaming* da bicicleta e da aderência entre associações de ciclistas e o Estado. Em alguns lugares as bicicletadas conseguiram se manter e sobreviver a este processo, principalmente em Madrid, onde elas estão profundamente conectadas com uma série de ocupações radicais, permanecendo, ao menos, como o exercício de uma

coletividade auto organizada e um momento onde a reimaginação da cidade se dá de forma coletiva nas ruas.

Entretanto, o mais comum, e neste contexto se insere o movimento curitibano, é a adesão dos principais articuladores da bicicleta aos centros de construção e aplicação de políticas públicas realizadas de forma hierárquica, pelo Estado, cujas possibilidades de participação são limitadas. Em Curitiba esse fenômeno se intensificou ainda com a tentativa de candidatura de alguns de seus membros, como seu principal articulador, a cargos políticos, envolvendo em torno deste tipo de busca política um número significativo de cicloativistas, fazendo com que a militância do grupo tenha se reduzido, durante o período eleitoral, quase de forma integral à sua campanha.

Enquanto este processo ocorre, do qual pouco participam a grande maioria de ciclistas no mundo, Camarena (2010) indica que as cidades continuam reproduzindo a empurrada cada vez maior de pobres, muitos deles ciclistas, para periferias e regiões metropolitanas das grandes cidades através da gentrificação, da qual participam as estruturas cicloviárias, levando estas famílias a optar pelo automóvel devido às grandes distâncias que precisam percorrer em seus trajetos diários, às facilidades em adquirir um veículo, assim como à baixa qualidade, o preço alto e a pouca agilidade dos sistemas públicos de transporte.

Enquanto pessoas de alta renda estão se mudando para o centro, utilizando a bicicleta para seus percursos de curta e média distancia até o trabalho e fazendo campanhas para que o uso do automóvel seja substituído pelo da bicicleta, para a maioria dos moradores o carro continua presente como a melhor alternativa de mobilidade para ir ao trabalho. Apesar disso, a maioria da classe trabalhadora ainda usa o transporte público. Neste contexto, a ideia de que a Massa Crítica, ou o cicloativismo, está atraindo ou politizando as pessoas mais afetadas pelo terrível desenho urbano das cidades e o precário sistema de transporte, conforme aponta Schwartz (2010), é um pouco inocente. Soma-se a isso o fato de que o uso da bicicleta se associou com a imagem de juventude e moda já disponível ao consumo e reprodução da imagem do que significa ser politicamente progressivo na cidade.

Camarena (2012) aponta que o significado principal da bicicleta, sua funcionalidade enquanto meio de transporte, está quase esquecido por estes grupos, pois se tornou sinônimo de sustentabilidade, revitalização urbana, horizontalidade, luta anti-

petróleo, poesia, liberdade etc. É um veículo, portanto, de propaganda política.

A forma como estas idéias tem sido articuladas com o tipo de ações realizadas tem proporcionado melhores estruturas de transporte de bicicleta que, segundo Camarena, podem aliviar o peso do trabalho, mas não desfaz hierarquias nem desigualdades de acesso, ocupação e trânsito no espaço urbano. Ela defende que, para que a bicicleta possa realmente realizar uma função transformadora, é preciso que se amplie sua visão para outros lugares além do próprio nicho sociocultural e voltar um olhar crítico para si mesmo num sentido existencial, sabendo que suas conexões com a cultura dominante afetam a política, e expandir suas ações não apenas até o centro de política dominante, mas, principalmente, para as pessoas já marginalizadas e deixadas de fora desta.

Um modelo encontrado para novos engajamentos pode ser pensado através das *Bike Kitchens*, geralmente estabelecidas em bairros de baixa renda. Seu sucesso tem menos a ver com bicicletas, e mais com a criação de espaços de encontro, onde não apenas uma criança ou trabalhador encontra um jeito de criar ou consertar um veículo de acordo com suas próprias prioridades, mas onde seus organizadores se deixam afetar por novos relacionamentos com pessoas que não são próximas à sua visão política, de classe ou cultura. No caso de lugares de encontro localizados em espaços marginalizados, os ciclistas podem se ver negociando idéias sobre pedalada, etnicidade, classe, papéis de gênero, trabalho, religião e política com pessoas que não compartilham suas preferências subculturais. Segundo Camarena (op.cit), diferenças culturais com a classe trabalhadora, pobre ou migrantes podem ser muito mais desafiadoras para os radicais e liberais de esquerda, do que aquelas que encontram entre eles mesmos. Sem superar este abismo cultural, nos delimitamos a aprender pouco sobre como construir um movimento social transversal.

A ciclista sugere, então, a criação de múltiplos espaços como estes, conduzidos por uma prática diferente de democracia entre ativistas da bicicleta que se vêem como minorias deslegitimadas enquanto ciclistas, ainda mais se pensarmos a extensão de significados que aplicam à bicicleta, com outras minorias. O Critical Mass, e no caso curitibano podemos incluir todo o movimento político em torno da bicicleta, não tem se

mostrado, para Camarena, o espaço ideal para começar estas práticas. A tendente associação de um pequeno grupo com a prefeitura em torno de políticas públicas, mesmo estando estes ativistas fora do Estado, por compartilharem de uma posição privilegiada cultural, política e economicamente, acaba reproduzindo as hierarquias estabelecidas. Isto não impede, entretanto, que se traga para dentro do movimento novas relações criadas fora dele, a partir de trocas que podem transformar a forma como os cicloativistas enxergam a si mesmos e como direcionam suas ações.

Em Curitiba, o movimento da bicicleta trilhou uma história semelhante à narrada por Camarena, mas com ainda menos radicalidade, tanto em seu início como posteriormente, com as transformações que se sucederam ao avançar da idade de seus membros, a abertura política da prefeitura, somando-se à dificuldade de renovação geracional e à ausência de outros grupos organizados politicamente em torno da bicicleta, fazendo com que a relação entre política e bicicleta acabasse resumida às ações do mesmo grupo desde seu início, mesmo com a recente renovação de seus participantes.

Entretanto, na mesma linha de Lucas, mas direcionado para o próprio ativismo em si, tem se proliferado o número de ciclistas que possuem tal visão política da bicicleta, mas não se identificam com os caminhos tomados pela CicloIguaçu e o grupo que a cerca. Um destes entrevistados, que aqui chamaremos de Marcos, reforçou a crítica de Lucas à aproximação que eles consideram acrítica entre o grupo e a prefeitura. Primeiramente no âmbito dos significados e transformações políticas que esta relação tem acarretado ao movimento e aos ciclistas que não se identificam com tal estratégia; em segundo lugar, pelas próprias conquistas do movimento com esta relação que, a seu ver, beneficia basicamente os próprios envolvidos no grupo, compreendendo esta relação como uma cooptação.

Sobre o primeiro ponto, Marcos narra que seu envolvimento político com a bicicleta ocorreu durante a fundação da CicloIguaçu. Como, assim como Lucas, não se identificou com o tipo de ação política e perspectivas de conquistas existentes na Bicicletada, a mudança de estratégia e a institucionalização de seu capital político e organização em torno de pautas a serem reivindicadas e construídas com o poder público o atraiu. Com uma trajetória ligada à militância estudantil

e outros grupos durante a vida universitária, Marcos possuía alguma experiência e formação política, algo que, segundo ele, tentou levar ao movimento. Ele comenta que realizou algumas tentativas de aproximar o grupo de outros movimentos sociais, como a Frente de Luta pelo Transporte, e tentar, baseado em sua experiência particular na militância e na relação com o Estado, fazer com que o movimento adotasse uma postura que mantivesse sua força política independente do Estado, para que, de forma transversal, ampliasse seu poder de alcance e participação dentro da própria sociedade civil e, assim, interferir de forma autônoma, enquanto movimento social, nas políticas do Estado, salvaguardando seu potencial enquanto grupo tanto de pressão quanto de participação, obrigando as políticas do Estado a se aproximarem mais das demandas do movimento, e não o contrário.

Marcos descreve algumas situações em que o movimento deixou de conseguir vitórias significativas em sua relação com o Estado justamente por perder o poder de barganha que havia conquistado a partir da mobilização popular, pois havia parado de fazer pressão. Um exemplo citado é a Lei Orçamentária, que quando surgiu, mesmo com um canal de diálogo avançado entre os ciclistas e a prefeitura, não garantiu nenhum centavo às políticas em prol da bicicleta. Segundo Marcos, neste contexto, outros ciclistas também se manifestaram criticamente à gestão da prefeitura, que se colocava como amiga da bicicleta mas, a seu ver, apenas de forma estética. Por manifestarem seus descontentamentos com esta relação e a forma como a CicloIguaçu agiu diante desta situação, acabaram sendo criticados por membros da Associação, segundo ele, por não compreenderem os limites burocráticos e políticos da prefeitura.

Outro ponto conflituoso dentro do cicloativismo curitibano foi a construção da Praça do Ciclista. Marcos não concordou com sua construção naquele local por não haver condições estruturais de se instalar vias cicláveis ali, já que se encontra em uma rua tombada e com grande fluxo de ônibus metropolitanos. A seu ver, a Praça possui um significado maior para o próprio grupo do que uma funcionalidade para a cidade. A região do centro de Curitiba já possui a grande maioria das praças da cidade, possui praças maiores, melhor localizadas e mais significativas do ponto de vista da história e identidade da cidade e que, a seu ver, deveriam ser exploradas por estas políticas, colocando lá um grande

bicicletário, estruturas cicláveis etc, algo que seria mais útil à cidade e significativo aos ciclistas. A Praça do Ciclista localiza-se numa região histórica considerada "degradada" da cidade por ser frequentada por populações marginalizadas, como pobres, prostitutas, travestis e usuários de drogas, e que vem sendo reestruturada sob muitas críticas por estar reproduzindo um processo de gentrificação, já que alguns comércios antigos estão fechando enquanto outros voltados a um público de classe média tem se proliferado. Somente durante a construção da praça, dois bares de classe média voltados para o público que tem frequentado a praça e suas atividades culturais, e econômicas, já foram abertos.

Entretanto, devido a divergências políticas entre ele e o grupo, Marcos acabou se afastando da CicloIguaçu. Hoje, ele critica a forma como o grupo perdeu autonomia política frente à prefeitura, enfraquecendo-se com o que Safatle (2012) chama de *Clinch*, uma referência ao movimento do boxe no qual o lutador que apanha abraça seu oponente para que este não possa mais atingí-lo. Foi o que, a seu ver, fez a prefeitura com o movimento ao agregá-lo em suas instâncias e lhe fazer concessões que beneficiam somente o próprio grupo, como cargos em sua estrutura, ao doar um terreno para que construísse a Praça do Ciclista numa região já extremamente rica de praças, espaços culturais e de convivência, em comparação aos bairros mais afastados, localizada em frente à Bicicletaria Cultural, além de questionar a funcionalidade das Políticas Públicas realizadas durante essa aliança com a prefeitura. Soma-se a isso a candidatura de dois de seus principais articuladores, um deles seu maior estandarte, a deputado estadual e federal, com apoio do prefeito em vídeos e eventos realizados na Praça do Ciclista ou em outras ações da prefeitura e do movimento, o que, a seu ver, denota uma aliança política para além da relação sociedade civil e prefeitura.

Tais críticas demonstram um cenário semelhante ao apontado por Camarena (2012) ao demonstrar a dificuldade do movimento cicloativista em realizar uma meta-análise enquanto grupo de poder que, talvez sem perceber, acaba fazendo parte e reproduzindo, através da bicicleta, políticas e relações hierárquicas que tem reforçado a exclusão das classes mais baixas deste processo de redesenho urbano, promovendo ações e conquistando vitórias políticas de alcance limitado ao seu nicho

socioeconômico e cultural e até aumentando as barreiras físicas e simbólicas entre aqueles que habitam a região central das decisões políticas da cidade daqueles que são empurrados cada vez mais à sua periferia, devido à ausência de espaços de integração destas realidades que coloquem a ambos num mesmo patamar de discussão e construção social coletiva na cidade.

LEFEBVRE E OS NOVE ANOS DE CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO URBANO PELO MOVIMENTO CICLOATIVISTA DE CURITIBA

Se, como aponta Harvey (1992), as práticas temporais e espaciais estão intrinsecamente ligadas aos processos de reprodução social e das transformações nas próprias relações sociais, suas mudanças impactaram significativamente as concepções e usos ideológicos das noções de tempo e espaço na modernidade e na vida nas grandes cidades.

A partir deste ponto, utilizo-me das dimensões da produção do espaço inspiradas em Lefebvre (1974) e trabalhadas por Harvey (1992), para realizar uma análise sobre as modernas configurações e usos de tempo e espaço e de que forma o movimento da bicicleta de Curitiba participa deste processo. Parte-se, aqui, de suas categorias de análise para refletir sobre o contexto e a forma com que o discurso e as ações políticas em torno da bicicleta em Curitiba surgem e transformam o cotidiano das concepções espaço-temporais e as transformações que tal perspectiva acarretam no processo de reprodução social. Tais mudanças geram perspectivas novas de experimentação e vivência da cidade num tempo administrado pela velocidade mais lenta da bicicleta, possibilitando que a correlação entre a bagagem política e simbólica que ela carrega num contexto ativista se espalhe por setores importantes de produção e tradução de símbolos e sentidos que constroem as identidades no contexto atual e ofereça novas possibilidades e condições de imaginar, perceber e vivenciar o espaço urbano.

Lefebvre categoriza três dimensões da produção do espaço, relacionadas dialeticamente: as práticas espaciais materiais, que fazem referência ao vivido, aos fluxos e interações físicas e materiais que garantem a produção e reprodução social no espaço; as representações do espaço, no âmbito do percebido, que abarcam os códigos, signos e todo o corpo de conhecimento

produzido sobre o espaço, em várias esferas da sociedade, que nos permitem refletir e compreender estas práticas sociais; e os espaços de representação, ligados ao domínio do imaginado, invenções, planos imaginários ou utópicos, incluindo estruturas materiais que servem como espaço de estímulo à imaginação e construção de novos sentidos e possibilidades de existência para as práticas sociais.

As infinitas formas com que se engendram o vivido, o percebido e o imaginado estão intimamente ligadas à matriz histórica e social em que as experiências materiais das estruturas objetivas, entre as quais estão incluídas a formação econômica, configuram o processo de percepção, avaliação e ação e ditam as nuances da reprodução social. Este processo, que contribui tanto para a simples reprodução das estruturas objetivas da vida social, com o predomínio do vivido sobre o imaginado, quanto para a criação de possibilidades de vida até então inimagináveis, segundo Bourdieu, se dá através do que ele denomina *habitus*. O *habitus* atua como “vínculo mediador”, “um princípio gerativo duradouramente instalado de improvisações reguladas”, que “produz práticas” tendentes a reproduzir as condições objetivas responsáveis pela produção do princípio gerativo do *habitus*” (HARVEY, 1992: p. 202). Entretanto, para Harvey, como os espaços de representação atuam e tem potencial tanto para interferir diretamente na representação do espaço como para agir “como força produtiva material que diz respeito às práticas espaciais, há, entretanto, significativas restrições à capacidade de poder e influência que o imaginado tem sobre o vivido. Segundo Bourdieu,

Como o *habitus* é uma capacidade infinita de engendrar produtos – pensamentos, percepções, expressões, ações – cujos limites são fixados pelas condições histórica e socialmente situadas de sua produção, a liberdade condicionante e condicional que ele garante está tão distante de uma criação da novidade imprevisível quanto o está de uma reprodução mecânica simples dos condicionamentos iniciais (Bourdieu, 1977: p. 95)

Desta forma semelhante, o contexto de empoderamento institucional do movimento cicloativista de Curitiba, pendendo numa corda flexível entre a originalidade e a autonomia, de um lado, e a mera reprodução do sistema social vigente, por outro, pode ser pensado em paralelo com sua crescente produção e reprodução de signos imaginados nos espaços de representação e que, agora, passam a marcar presença nas representações do espaço, através de campanhas midiáticas, por redes sociais, produções acadêmicas e eventos culturais. O movimento começa a atingir seu objetivo final, participando e influenciando do processo institucional de práticas espaciais materiais responsáveis pela produção de infraestruturas físicas em favor do ciclistas, assim como autonomia para agir diretamente neste papel, como a construção da Praça de Bolso do Ciclista. Suas condições de classe e seus papéis geracionais contribuem através do compartilhamento de signos estéticos e culturais convenientes ao *habitus* compartilhado pelos agentes institucionalizados de mudança e suas estruturas de poder.

Para refletir sobre os níveis de tempo e espaço em que agem e imaginam os cicloativistas a partir de suas ações e discursos políticos, assim como o contexto espaço-temporal sobre o qual atuam e de que forma agem e transformam suas e demais formações e modos de vida, provocando mudanças e previsões inclusive para espalhar estas formações até o *habitus* dominante das práticas e relações sociais no espaço-tempo predominante, lançarei mão da teorização realizada por Lefebvre, e descrita por Harvey, acerca das formas com que o vivido, o percebido e o imaginado se relacionam, dialeticamente e conceitualmente, a formas específicas de intervenção no espaço, levando em consideração, especificamente, o cruzamento de tais categorias com práticas espaciais como: acessibilidade e distanciamento; apropriação e uso do espaço; domínio e controle do espaço; e produção do espaço. Como essas formações se confrontam e influenciam, onde atuam, onde e quando uma exerce poder de influencia sobre outra, assim como e quais delas sofrem repressão por combater formas de agir espacial dominantes e diferentes das que apregoam.

Evitando determinismos, a partir da pesquisa de campo e da análise das práticas e discursos de cicloativistas e ciclistas de Curitiba, é possível apontar que o movimento cicloativista atua confrontando o vivido, suas práticas espaciais e materiais

vigentes, através, principalmente, do percebido, questionando as representações do espaço, buscando compreendê-las a partir de outros signos, conhecimentos, códigos, ou seja, de uma mudança cultural a partir da substituição dos signos através dos quais se compreende e comunica a vida na cidade (a substituição de símbolos como o carro pelo da bicicleta, por exemplo), atuando profundamente sobre o imaginado, criando novos espaços de representações, novos códigos e possibilidades, partindo principalmente das experiências de percepção e vivência que lhes foram permitidas através da utilização da bicicleta. Tais alternativas foram viabilizadas em termos imaginativos e propositivos através da aplicação de formas específicas de compreensão e intervenção em suas vidas cotidianas, como as artes (desde o Interlux até hoje), e do domínio de conhecimentos específicos e técnicos utilizados para vincular e transformar as possibilidades de configuração e conjunção entre as práticas profissionais ligadas às suas trajetórias particulares de vida e de inserção na sociedade com práticas imaginadas e propostas dentro do âmbito do ativismo político, através do marketing, do design, da engenharia de mobilidade urbana, da gestão urbana, do jornalismo, da política, entre tantos outros.

A união entre a percepção e prática políticas e ativistas, utilizadas como lentes através das quais interagem com a realidade pragmática de suas vidas na cidade, com um corpo denso de conhecimento técnico, filosófico e cultural adquiridos no processo de capacitação e realização profissional de alguns dos seus membros, podem ser pensados como peculiaridades do movimento cicloativista de Curitiba, que aqui pretendo desenvolver através das perspectivas geracionais e das novas configurações materiais de existência e reprodução da vida social num contexto de flexibilização da modernidade e de sua relação com o avanço de políticas e relações de mercado que se espraiam para âmbitos cada vez mais amplos da vida urbana. Tal cenário se expressa de forma ambígua pelos cicloativistas, que se manifestam opostos a este processo através de alguns discursos, demandas e reivindicações políticas do próprio movimento cicloativista, mas reproduzindo, ao mesmo tempo, tal lógica ao se colocarem completamente abertos a quaisquer usos da imagem da bicicleta que incentivem seu uso, sendo quase generalizado o discurso de que a grande causa do movimento é aumentar o número de ciclistas na rua. Para tal, buscaram-se as tradicionais

estruturas de poder, como a grande mídia, o Estado e o mercado, articulando-se através de termos e valores amplos e integradores como cidades mais humanas, colaborativas, sustentáveis e acessíveis, interferindo diretamente na estética e no conteúdo de suas próprias ações, na medida em que suas vivências política e profissional se juntam e passam a agir em sintonia com as formas tradicionais de reprodução social, confirmando o potencial de seu *habitus* em transitar entre a inovação completa e a reprodução mecânica das estruturas sociais e de poder, conforme descrito por Bourdieu (1977).

Vale salientar, entretanto, que esta aproximação não resume as ações do movimento, já que devem ser pensadas num nível transdisciplinar de apreensão e compreensão de tipos diferentes de conhecimento e saber que interagem e se retroalimentam na construção de ambas as práticas profissionais e políticas. Ela situa-se num contexto socioeconômico e cultural que as materializa, frequentemente, em práticas sociais ambivalentes num contexto crescente de colagens e montagens que caracterizam a pós-modernidade e a apreensão, por parte do capitalismo neoliberal, de signos e sentidos políticos corporificados em imagens e mercadorias, e vinculados, através da publicidade, a estilos de vida e identidades empreendedoras que alimentam o processo consumista, ao mesmo tempo que questiona suas próprias bases. Aspectos geracionais e de classe atrelados às próprias histórias individuais de vida destes ativistas complementam esse cenário.

No âmbito do vivido, das práticas espaciais materiais e estruturas que consolidam a reprodução social em suas formas de vivência nas cidades, o movimento cicloativista de Curitiba, talvez por uma questão de classe que permeia pautas e reivindicações ligadas a demandas pós-materialistas, pensado através da categoria “acessibilidade e distanciamento”, tem na discussão sobre as condições materiais de existência no espaço um de seus pontos mais frágeis, relegando a segundo plano problemas e condições materiais que estão diretamente relacionados ao acesso à cidade e que, literalmente, aumentam as distâncias e possibilidades de locomoção e usufruto espacial da cidade. Estas questões negligenciadas pelo movimento vão desde aspectos macrosociológicos e macroeconômicos, como a setorização da cidade através de sua funcionalidade mercadológica, a precariedade de serviços de transporte, a

exclusão espacial através da especulação imobiliária e de políticas gentrificadoras que “urbanizam” regiões centrais através da substituição de seus moradores, problemas de ordem ambiental que interferem diretamente na qualidade espacial do espaço de habitação e das possibilidades de locomoção a partir de determinados meios de transporte, além de questões microsociológicas, como a dificuldade de acesso às informações e discussões que transcendem o uso funcional da bicicleta e dos meios de transporte por parte da maioria dos ciclistas, já que estes estão longe dos grandes centros, sofrem principalmente por estes motivos citados e justificam o uso da bicicleta como meio de transporte simplesmente por motivos econômicos e estruturais, o que configura esta escolha mais como necessidade do que opção. Um tipo de relação entre classe e a bicicleta que, por incompatibilidade de habitus com os cicloativistas, sugere uma barreira de classe da qual o movimento não parece dar conta.

Neste ponto, as discussões do movimento apontam, entretanto, para um discurso mais atento à questão de apropriação e uso do espaço, como os problemas que e a construção de vias cada vez mais rápidas causam aos espaços urbanos, já que estes acabam sendo abandonados por questões de segurança ou simplesmente falta de atrativos. Há, portanto, uma grande ênfase às incoerências do modelo urbanista carrocêntrico no que se refere às condições de sociabilidade e usos sociais do espaço urbano através de grandes avenidas, vias rápidas e rotas comerciais, negligenciando o potencial socializador que os espaços públicos possuem e a formação de identidade a nível local, como a vizinhança. Há ainda a questão do controle administrativo do espaço, que impede o usufruto livre e autônomo, por parte da própria população, de espaços públicos, já que para possuir tal direito, deve passar por um processo burocrático de reivindicação e autorização legal para tal, pois apenas o Estado, e seu corpo de especialistas técnicos, enquanto proprietário legal do espaço público, possui autonomia para tal.

Inúmeros problemas surgem desse processo de relegar ao Estado o direito e autoridade sobre os espaços da cidade, como políticas de zoneamento excludente e a controversa autoridade policial ou de vigilância privada, que personaliza este controle do espaço pelo seu uso legítimo da violência e de seus interesses enquanto macroestrutura de poder.

A produção exclusiva do espaço público através da autoridade e direito único do Estado ou de suas concessões de interesse financeiro e comercial, como espaços de publicidade, também são alvo de críticas por parte do movimento. Suas políticas de produção de infraestruturas físicas de transporte, comunicação e a construção de ambientes de usufruto da terra, como parques e praças, têm beneficiado sobremaneira uma minoria da população bem localizada e que dedica-se quase exclusivamente à promoção da locomoção por meios de transporte motorizados e individuais, como o automóvel. A humanização das cidades, proposta que guia as estratégias do movimento cicloativista, passa necessariamente pela diminuição dos espaços dedicados ao automóvel e a promoção de espaços de convivência. Entretanto, vale realizar a ressalva de que a orientação das ações políticas da CicloIguaçu, aliando-se à prefeitura, reproduz parte desta lógica que o movimento questionava, principalmente se levarmos em consideração às ações do Interlux, como a ocupação do posto de combustível e a Praça Pirata. Ao solicitar à prefeitura um espaço localizado numa região central muito bem abastecida de praças para a construção da Praça do Ciclista, o grupo reproduz a ordem hierárquica de dominação do Estado sobre o direito de intervenção no espaço urbano assim como a desigualdade espacial da cidade, dedicando suas energias à produção de um espaço cultural e de socialização numa região já consideravelmente alimentada por estes espaços, o que pode fortalecer, inclusive, o processo de gentrificação do centro da cidade. Este é mais um exemplo do aspecto híbrido do movimento, que propõe e realiza ações de socialização e ocupação criativa do espaço urbano, mas cujos principais beneficiados continuam sendo aqueles que compartilham de seu *habitus*, o que reflete, mais uma vez, a falta de formação política e de práticas que questionem a organização hierárquica da ocupação do espaço urbano.

Enquanto meio de transporte que, segundo o discurso de ciclistas e ativistas, proporciona novas formas de percepção e relação com o espaço, o grande *boom* da utilização da bicicleta como meio de transporte por parte da classe média e de movimentos políticos pode ser creditado às transformações que tal modal de transporte exerceu no âmbito que Lefebvre define como percebido, de toda uma bagagem conceitual e explicativa que compõe a semiótica de percepção e tradução da vida urbana

nas cidades, presente nas representações do espaço. Conforme entrevistas realizadas com ciclistas membros do Interlux e das primeiras ações que relacionaram a bicicleta a novas formas de perceber a cidade, a sensibilidade e expressão artísticas, ferramentas de comunicação de que se utilizavam para intervir na cidade, os levou a perceber a incoerência entre todo um corpo conceitual de representação do espaço, suas possibilidades de acesso e intervenção e a potencialidade que o espaço urbano compreende e que é desperdiçada devido a uma cultura que limita seu uso à mera funcionalidade de trânsito entre espaços privados, numa velocidade que impede práticas da contemplação e de comunicação que transcendam a resposta automática a códigos de trânsito, cuja desatenção pode levar a morte.

Destas diferentes formas de comunicação e expressão na cidade oriundas de experiências sensoriais e perceptivas proporcionadas pela locomoção de bicicleta e por uma sensibilidade e linguagem comunicativa e conceitual oriunda das artes enquanto campo de saber e experiência vivida, surgem críticas semióticas aos discursos e usos veiculados à cidade, produzidos basicamente por determinações técnicas urbanistas inseridas numa lógica de desenvolvimento a partir do estímulo ao consumo de bens individuais, com um olhar desenvolvimentista e disseminado maciçamente através da publicidade como condição necessária para a construção de identidades e realização pessoal.

É neste contexto que surgem novas categorias de representação do espaço críticas ao discurso oficial científico/econômico/político que embasam políticas públicas de incentivo ao consumo do automóvel. Com a expansão do movimento Bicicletada e a ampliação da crítica a este modelo de urbanização e desenvolvimento, uma nova lista de conceitos e termos passaram a se vincular à bicicleta enquanto motor, humano, de transformações amplas na forma como o espaço urbano é concebido, construído e acessado. Neste processo, são incorporados termos como mobilidade urbana, compartilhamento, sociabilidade, humanização, modal, via lenta, intervenção, apropriação, espaços vivos, autonomia, centro acalmado, entre tantos outros. A promoção e divulgação destes termos também podem ser compreendidas num contexto de consolidação do discurso ambientalista, cujas preocupações e iniciativas se firmaram nos discursos técnicos, midiáticos, empresariais, políticos e ativistas e reverberaram na transformação de práticas

cotidianas de todos os indivíduos. Os problemas ambientais oriundos da expansão automobilística, vastamente percorridos em inúmeros trabalhos acadêmicos, em contraposição a uma série de propostas emergentes de produções científicas das mais diversas áreas de conhecimento, do design às tecnologias, das ciências humanas às engenharias, contribuíram para a fermentação e ebulição de novos termos técnicos que, unidos a propagandas e discursos midiáticos e empresariais, tornaram o termo desenvolvimento sustentável praticamente um dogma a ser seguido por todo ser humano.

Partindo deste novo mito ambientalista, talvez seja o mito da pós-modernidade, foram realizados estudos de mapeamento de distâncias, teorias de localização e tempo de deslocamento/produktividade, estudos sociológicos e psicológicos sobre hierarquias espaciais, representação dos espaços, a produção de novos discursos e projetos arquitetônicos sustentáveis, valorização de discursos e intervenções de arte urbana como ampliação das formas de representação e comunicação nas cidades, uma série de contestações e propostas semióticas que vem trazendo novos significados técnicos para o espaço urbano.

A grande contribuição do movimento cicloativista para o intenso momento de reconfiguração dos conceitos e perspectivas acerca do espaço urbano de Curitiba, e das próprias transformações físicas desse espaço, partem de seus discursos e ações. Num contexto em que o automóvel se tornou uma verdade generalizada como meio transporte oficial, ou ideal, da vida moderna e um dos bens mais cobiçados, a presença de ciclistas que reivindicam seu espaço na rua não apenas como um direito, mas como sujeitos que, juridicamente, devem ser priorizados, depois do pedestre, dentre todas as demais formas de locomoção, soa utópica e perigosa, já que disputam espaço com indivíduos que, junto ao automóvel, compraram seu “direito” à velocidade e poder sobre os demais. O ciclista, apesar de mais frágil, é frequentemente colocado em risco de vida por motoristas, que não foram educados para esperar a presença de ciclistas em “suas” ruas.

Várias ações realizadas ao longo dos 9 anos de cicloativismo em Curitiba ajudaram a mudar este cenário e dar maior visibilidade não apenas aos ciclistas, como também de sua argumentação em prol deste modal e de sua importância num

contexto maior de transformações culturais urbanas que buscam reorganizar e revitalizar as pré-noções sobre a vida na cidade. Inúmeros espaços de representação, o que Lefebvre aponta como reino do percebido, assim como espaços de vivência, foram criados neste período para que esta cultura “ciclistica” se expandisse pela cidade. Utilizando-se das dimensões de práticas espaciais apresentadas por Lefebvre, pode-se verificar que a história do cicloativismo em Curitiba baseia-se num movimento recíproco que envolve uma relação conjunta entre práticas espaciais materiais (vivido) e os espaços de representação (imaginado). Como é difícil entender e sugerir uma lógica causal entre um e outro, como sugere o próprio autor, o que se verifica na história do movimento é uma relação constantemente dialética entre essas esferas, ambas intermediadas e retroalimentadas pelas representações do espaço (percebido), que tiveram papel importante na expansão de concepções e usos políticos da bicicleta e, a partir de uma série de discursos que se desenvolveram e reconfiguraram constantemente, graças à expansão da discussão sobre seu potencial transformador da vida urbana.

No campo do imaginado, espaço fértil de onde partem as perspectivas e ações do movimento em direção aos âmbitos do percebido e do vivido, que recentemente têm sido alcançados, se traduzem suas principais iniciativas: no aspecto de acessibilidade e distanciamento, destaca-se principalmente a Bicicletaria Cultural, uma estrutura física da qual freqüentam e compartilham ciclistas de diferentes classes e que buscam transcender as polarizações e desigualdades socioeconômicas através da combinação híbrida de atividades diversas ligadas às artes, à cultura, ao ativismo e à economia, em torno da bicicleta; no aspecto da apropriação e uso do espaço, destacam-se suas intervenções urbanas, ações coletivas e comunitárias que promovem a socialização através de atividades desvinculadas de relações comerciais, como o Festival Arte Bici Mob, o Música Pra Sair da Bolha e a Praça de Bolso do Ciclista; sobre o domínio e controle do espaço, que trata do domínio do espaço e da forma como os indivíduos o organizam, ocupam, interagem e sua finalidade. Destacam-se principalmente ações de desobediência civil nas quais o movimento toma para si o direito de ocupar o espaço urbano, como as bicicletadas e a jardinagem libertária, mas também aquelas realizadas em parceria com as autoridades

institucionais das estruturas formais de poder, como o Fórum Mundial da Bicicleta e a Praça do Ciclista; por fim, a produção do espaço, categoria que mais representa as ações do movimento e sua parceria política com o prefeitura, os grandes veículos de comunicação e iniciativas privadas, beneficiadas pela valorização política e mercadológica propiciada pela bicicleta, e que agora abrem espaço para ações conjuntas ao movimento, mas que também engloba perspectivas, teorias, discursos e ações inovadoras e que questionam a funcionalidade do espaço urbano determinada pelo *status quo*. Neste contexto incluem-se as inúmeras intervenções artísticas realizadas pelo Interlux, as Vagas Vivas, as campanhas educativas realizadas pela CicloIguaçu, as ciclofaixas instaladas na cidades, a Zona 30 e a idéia de Centro Acalmado, assim como ações paralelas à construção da Praça do Ciclista e que fecharam sua rua paralela à circulação de veículos, promovendo apresentações musicais, feiras, oficinas e espaços de interação e lazer.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa se propôs uma análise histórico-social sobre os usos políticos da bicicleta na cidade de Curitiba. Apresentou-se, primeiramente, uma contextualização ampla de todo processo de consolidação da modernidade e do automóvel como principal modelo de locomoção urbana e símbolo identitário de uma política de mercado que se expandiu por todo o mundo. Tal modelo transformou os cenários urbanos, suas formas de vida e socialização de maneira semelhante, mas com muitas peculiaridades locais, tanto nos grandes centros econômicos do mundo quanto nos demais países do globo. Lancei mão desta exposição para apresentar um contexto-problema do qual a bicicleta emerge como símbolo de crítica, emancipação e identidade política. Busquei destacar as características políticas e históricas de cada momento em que ela insurgiu como trampolim de mudanças sociais mais amplas, destacando-se a mais recente repetição deste fenômeno a partir do movimento Critical Mass, nos Estados Unidos, e sua repercussão e proliferação em todo o mundo, chegando até a capital paranaense.

A descrição da atuação e perfil políticos em torno da bicicleta na cidade durante os nove anos de ativismo político, em Curitiba, buscou basear-se nas principais características deste movimento social enquanto ator de mudança. Foram descritas suas diversas ações, peculiaridades políticas, os diversos níveis de expansão de suas demandas e as transformações ocorridas em seu perfil político e no tipo de ações executadas. Da mesma maneira, buscou-se apontar o alcance do movimento a partir dos impactos e transformações que promoveu na cidade de Curitiba, atentando para as possibilidades inerentes à posição social ocupada por seus membros, seu nível de engajamento, assim como os segmentos sociais articulados e beneficiados durante seu processo de ascensão e empoderamento social e político a partir das relações estabelecidas com outras instâncias de poder, como o Estado, o mercado e a mídia.

De forma semelhante ao realizado durante os aniversários de dez e vinte anos do Critical Mass, onde inúmeros ciclistas de muitos países realizaram algumas críticas e sugestões que visavam contribuir para uma maior compreensão e análise do ativismo em torno da bicicleta, nesta seção pretendo realizar, à guisa de conclusão, algumas considerações acerca do movimento curitibano com o intuito de incrementar as perspectivas já apontadas durante esta pesquisa, assim como indicar algumas reflexões acerca do momento vivido pelo movimento, as limitações do alcance de suas estratégias e sugerir possíveis caminhos, tendo como referência as experiências aqui narradas e o potencial transformador de um movimento que vê seus atores e demandas cada vez mais empoderados.

Durante esta pesquisa, aponte algumas características inerentes ao perfil político e social do movimento que, a meu ver, dificultam seu poder de transformação, como o baixo índice de experiência política da maior parte de seus membros, seu *habitus* de classe e características geracionais implícitas nas trajetórias de vida de seus principais articuladores, e que proporcionam ao movimento que atue ora como ator de transformação social, ora como reprodutor da ordem vigente. A ambiguidade desta relação manifestou-se, principalmente, a partir de sua relação com a prefeitura de Curitiba em sua gestão atual (2013-2016), assim como com a valorização da imagem da bicicleta nos veículos midiáticos, publicitários e, consequentemente, do mercado, ambos reflexo do sucesso do movimento em conseguir alcançar, com seus discursos e demandas políticas, o debate público na sociedade civil e demais instâncias de poder e comunicação.

Aponto que a guinada para um tipo de ativismo mais institucionalizado, apesar de ter sido responsável por aumentar significativamente o número de ciclistas na cidade, em sintonia com a abertura de espaços de participação desta ordem, esteve ligada à dificuldade do movimento em fazer proliferar tanto a variedade de formas de ação política quanto a variedade de sujeitos engajados em suas ações. À diminuição na frequência de participação de muitos de seus membros mais engajados se seguiu uma renovação geracional que teve como referência principal um tipo de ativismo realizado pelos seus principais articuladores, membros originais e co-criadores do movimento que originou o ativismo político em torno da bicicleta na cidade, a Bicicletada.

A transição para um ativismo mais institucionalizado, provocada por fatores geracionais inerentes às suas trajetórias individuais e pela abertura política conquistada pelo movimento na atual gestão municipal, fizeram com que toda renovação geracional dentro do ativismo se baseasse quase exclusivamente no tipo de ativismo praticado por estes atores especificamente. Um deles, em especial, é uma referência em cicloativismo na cidade, devido a características sociais de sua trajetória e de suas ações enquanto ativista, mas também da posição social que ocupa. São elementos que o colocam como principal exemplo do perfil apresentado durante este trabalho e compartilhado por movimentos semelhantes em outras partes do planeta.

O reconhecimento e admiração que muitos direcionam à sua pessoa acabaram, indiretamente, pessoalizando o cicloativismo na cidade em torno de sua figura. Longe de responsabilizar este agente por todas as transformações ocorridas no cicloativismo da cidade, tal mudança se deve, por um lado, além do respeito dos cicloativistas à pessoa e ações realizadas por este ativista, à pouca variedade de perfis políticos e socioeconômicos dentro do movimento, conforme apontou a ciclista estadunidense Adriana Camarena ao problematizar o fato do cicloativismo ser, em geral, um movimento branco e de classe média. Entretanto, é importante salientar que a CicloIguaçu emergiu como um marco importante na história do movimento ao conseguir uma aproximação construtiva e dialógica com o poder público e que tem resultado em políticas públicas em prol do uso da bicicleta em Curitiba. Por outro lado, aos motivos citados acima se somam as próprias conquistas políticas do movimento através do ativismo institucional na explicação para o enfraquecimento significativo de um outro tipo de ativismo, direto, que sempre construiu a identidade política e cultural da bicicleta na cidade, através do Interlux, e em todo o mundo, direcionado pela autonomia, independência e por ações diretas compostas significativamente por elementos artísticos e por uma linguagem e práxis política que fortalecia a democracia direta e a participação política através do empoderamento autônomo da própria sociedade civil. Em sintonia com movimentos semelhantes em muitas partes do mundo, foi justamente este perfil de ativismo político que culminou na expansão não só do uso da bicicleta na cidade, mas de seu fortalecimento enquanto ato político construído de forma cultural, criativa e independente.

A impressão de que as mudanças já estavam encaminhadas e as conquistas a caminho, resultantes do direcionamento às ações institucionais em parceria com a prefeitura e o poder privado, e a pouca variedade de perspectivas e ações políticas dentro do movimento culminaram no desperdício de um capital político conquistado pela, e enquanto, sociedade civil. Conforme os exemplos apresentados em outras cidades e países, este capital possui grande potencial de expansão entre as diferentes classes, identidades e culturas que, utilizando a bicicleta ou não, são as principais atingidas pelo modelo de organização espacial, social e econômico das cidades, criminalizadas e marginalizadas por um sistema social que se materializa num urbanismo elitista, tecnicista e excludente realizado através da junção dos interesses do mercado, entre eles o imobiliário e o automobilístico, com os da política de Estado.

Inversamente, o cicloativismo se direcionou a estes campos de poder político e, ao entender que conquistas reais somente poderiam vir através da participação nestas e destas esferas, acabou legitimando-as e reforçando seu status enquanto instâncias oficiais da política. Reproduziu seus espaços de poder ao invés de contribuir para a expansão horizontal do empoderamento da sociedade civil que poderia se materializar através de um meio de transporte que se consolidou historicamente entre as classes trabalhadoras e que poderia funcionar como ponto de interseção transclasse a partir do momento em que a classe média passa, também, a conceber a bicicleta como meio de transporte.

O cenário político mundial tem apresentado nos últimos anos uma série de insurgências manifestadas localmente e contra instituições democráticas específicas, mas movidos por um descontentamento de ordem global com o sistema capitalista. Em movimentos como Occupy, por exemplo, busca-se ampliar o alcance da democracia a esferas como a economia, a mídia, a legislação e as ações policiais, mas não sem questionar a moldura burguesa do Estado democrático. A partir da leitura de intelectuais atentos a esses levantes, como Zizek, Safatle, Wallerstein, entre tantos outros, é possível entender que as transformações partem de esferas sociais públicas e das relações "apolíticas" em direção ao Estado democrático, e não o contrário. Por mais radical que seja o anticapitalismo, inúmeros exemplos mostram que buscar a solução através dos mecanismos

democráticos tradicionais permite poucos avanços, já que estes são parte do aparato “burguês” que mantém o bom funcionamento do sistema capitalista. Assim, a própria ideia comum de democracia e sua moldura como ator fundamental de mudança acaba se configurando como um dos principais, senão o principal, impedimento para a emancipação social, dos indivíduos, das relações capitalistas.

Esta ilusão democrática se reflete na dificuldade em compreender manifestações políticas que, por não se comunicarem através dos canais instituídos pela democracia representativa, acabam sendo menosprezadas e, recorrentemente, criminalizadas por serem, ironicamente, “antidemocráticas”. A própria formalização do movimento em torno de uma associação com CNPJ e representação legal e jurídica apontam um cenário em que formas diferentes de ação política são obrigadas a se adaptar a uma ordem que obriga os cidadãos a falar nos termos democráticos oficiais ou se calar. Ao aceitar que a democracia já está realizada na situação social presente, suas imperfeições ganham o status de eternidade, algo impossível de se mudar. Ainda, a tentativa de superar estas barreiras jurídico-normativas acaba sendo tomada como criminosa, o que dificulta, ainda mais, sua superação real.

Enquanto movimento social, esta mudança de estratégia política do cicloativismo em direção às parcerias com a prefeitura também desempodera, através de seus discursos e práticas, o potencial transformador da juventude enquanto segmento legítimo de vitalidade e transformação política, principalmente através de perspectivas que tratam esta mudança de ativismo através de termos como “amadurecimento” e “evolução do movimento”, dando menor peso a conquistas culturais e políticas que fizeram mais do que colocar a bicicleta em pauta, mas que foram responsáveis pela própria expansão de seu uso, reflexão e transformação urbana a partir de características que, justamente por se diferenciarem e até se oporem à prática política partidária, de Estado e de interesses econômicos, é que se expandiram. Dizer que o movimento da bicicleta está sendo bem sucedido porque alcançou o mercado e as políticas públicas, conforme dito recentemente por uma cicloativista paulistana em um encontro virtual de cicloativistas de todo Brasil, é negar ou ignorar todas as características culturais, políticas e identitárias que proporcionaram o rápido crescimento da reflexão política sobre a

bicicleta. Tais características foram responsáveis, inclusive, pelo surgimento destes próprios ativistas que, a partir da bicicleta, atuam através do empreendedorismo, da publicidade e de parcerias público/privado.

Levando em consideração as configurações dos movimentos sociais contemporâneos, as recentes iniciativas do movimento cicloativista de Curitiba vão na contramão de uma crescente descrença dos jovens na mobilização através de partidos para buscar mudanças radicais. Apesar de não sabermos o que sucederá no futuro próximo e de que tipo de organizações políticas disporemos, sabe-se, ao menos, de onde as transformações não virão. Autores contemporâneos críticos a este momento flamejante de protestos e revoluções pelo mundo salientam a importância do poder de pressão que estes movimentos sociais possuem enquanto estão fora do jogo político tradicional, defendendo que os ativistas valorizem este espaço, já que sua força diminuirá se se deixarem agarrar pelo *clinch* da política de Estado. São iniciativas que sugerem uma possível abertura política, mas que na prática funcionam como o *clinch*, no boxe, em que o adversário, para não apanhar, abraça o oponente, controlando seus movimentos através da proximidade entre os dois no momento em se vê mais fortalecido.

O Estado lança mão de várias estratégias para minar o potencial político de movimentos independentes, desde a repressão e criminalização destes, passando pela oferta de espaços e cargos, ou mesmo a formação de alianças que estimulam o enquadramento do movimento às formas tradicionais de agir político. Apesar de, desde seu surgimento, o movimento da bicicleta de Curitiba não conseguir agir de forma transclasse, e aparentemente não tomar isto como um objetivo, a análise de vários exemplos sugere que ele terá mais chance de o fazer enquanto movimento cultural e político autônomo do que como braço político do Estado, já que este, enquanto estrutura de poder, historicamente atuou mais como causa do que como solução de problemas sociais que o próprio movimento busca combater, por mais que uma ou outra gestão se mostre mais aberta ao diálogo.

Os aspectos de classe e a baixa experiência política do movimento, somadas a uma renovação geracional com pouca diversidade, enfraqueceram seu potencial antissistêmico que o poderia fazer avançar para questões mais amplas e inclusivas.

Apesar de o cenário demonstrar-se aparentemente favorável em termos de oportunidades aos movimentos antissistêmicos, devido à crise nos Estados e em seus modelos políticos, os movimentos sociais enfrentam um grande dilema: a "necessidade", ou hábito, de envolver-se com as estruturas do Estado para conseguir participar das políticas de transformação social, ao mesmo tempo em que precisam se manter autônomos em relação a este, aos partidos e demais instituições políticas.

Entre os principais problemas oriundos desta dificuldade dos movimentos sociais de tirar vantagem deste momento de crise está o fato de estes mesmos movimentos serem produtos institucionais do modelo social e econômico do capitalismo, pois são formados nas contradições deste e estão, portanto, sujeitos às restrições do funcionamento das suas instituições. Outros problemas inerentes a essa legitimação que os movimentos sociais conferem às instâncias tradicionais de poder político decorrem da presença de parte dos líderes ou principais integrantes destes movimentos, simultaneamente, no quadro de pessoas que aspiram ao poder burocrático, e devido aos movimentos serem organizações burocráticas que precisam de alianças transclasses para conseguir poder. No movimento curitibano, isso se manifestou através da entrada de cicloativistas em cargos técnicos da prefeitura, na fundação da CicloIguaçu visando enquadrar-se, como Pessoa Jurídica, nos processos burocráticos de elaboração e execução de políticas públicas junto à prefeitura, além da própria candidatura de alguns de seus membros a cargos políticos durante as eleições, entre eles seu principal articulador. Neste sentido, os movimentos se tornam aspirantes de poder, e só o são porque, ao fazerem parte da estrutura do Estado, reproduzem e legitimam o mesmo sistema de controle político vigente. Se levarmos esta reflexão mais adiante, podemos perceber neste tipo de aproximação uma estratégia de controle realizada pelos sistemas tradicionais de poder econômico e político sobre o nível de transformação efetivamente realizada pelos movimentos sociais. Caminha-se, portanto, em direção a uma continuação, sobre outra fachada, das mesmas formas de organização e exploração social hierárquica mundial a partir da inclusão de setores destacados da sociedade civil em seus processos.

Paralelamente, retomando a discussão acerca do movimento da bicicleta em Curitiba, pode-se perceber que,

semelhante a outros movimentos, este também pode ser pensado a partir deste processo. O surgimento do movimento *Critical Mass* é totalmente anarquista e anti-capitalista, ou seja, está longe de centrar seu ativismo no caráter reivindicatório pelos direitos de ciclistas. A crítica direcionada ao automóvel simbolizava uma crítica social mais ampla ao consumismo, ao individualismo, ao materialismo, ao autoritarismo e todos os problemas sistêmicos inerentes a um modelo de organização social e espacial que se intensifica através do sistema neoliberal e capitalista, mas que vem se propagando muito antes deste. Entretanto, vale pensar se realmente esta ideologia radical cresceu junto com o movimento.

Tendo como base o movimento de Curitiba, pode-se verificar em suas pautas a presença de elementos que, ao invés de combater, acabam reproduzindo a lógica sistêmica atual. Ao mesmo tempo em que defende a reconquista da cidade pela população, o movimento não sugere alternativas em termos de organização espacial de forma a diminuir as distâncias, nem se posiciona em oposição à especulação imobiliária que tem aumentado as distâncias para as classes trabalhadoras. O mesmo pode-se dizer sobre a precarização e encarecimento do sistema de transporte público, contra o qual o movimento também não se articula. Não levar em consideração estes fatores faz com que, talvez inconscientemente, as iniciativas do movimento acabem, inclusive, reforçando um processo de gentrificação em andamento no centro da cidade através da construção da Praça de Bolso do Ciclista que, junto a outras obras realizadas na mesma região histórica da cidade, tem substituído moradores e frequentadores antigos por outros de classe média. Um processo semelhante ao que, segundo cicloativistas norte-americanas, ocorreu nas cidades de São Francisco, Nova York e Portland com a expansão da malha cicloviária destas cidades.

O movimento defende, ainda, a apropriação livre do espaço urbano, mas quando pichou ciclo faixas piratas e respondeu legalmente como crime ambiental, se defendeu pelo argumento de que aquele era um ato político. Esta definição, que buscava diferenciar esta pichação de outras consideradas marginais, implica uma liberdade de intervenção para apenas um modelo conceitual de arte ou política que está inserida, neste caso, num setor específico e empoderado da sociedade, e que apenas reproduz a criminalização de outras formas de pichação,

que também são atos políticos, e o caráter de classe da ideia de intervenção urbana.

A CicloIguaçu é uma associação de ciclistas que ainda possui poucos associados e curto alcance à grande maioria de ciclistas. Não possui, portanto, uma representatividade entre os ciclistas da cidade, mas atua como grupo organizado da sociedade civil junto à prefeitura. Constrói políticas públicas em favor do ciclista em toda a cidade através de um processo que se autodenomina participativo, mas do qual participam apenas poucos ciclistas pertencentes a este único grupo de interesse.

Outro ponto é que o movimento, em seu início, buscava combater o monopólio de criação e intervenção no espaço urbano detido pelo Estado, defendendo sua intervenção livre através de inúmeras ações diretas descritas aqui, mas sua pauta de atividades gira, hoje, basicamente em torno de reivindicações de políticas públicas, recebendo, suas ações, respaldo e apoio do poder público e até promoção deste.

Apesar de ser errônea a definição do movimento da bicicleta de Curitiba como antissistêmico, seja em seu surgimento ou no estágio atual, suas inspirações remetem às origens do Critical Mass e a referências que tratam a bicicleta e as bicicletadas, ou massas críticas, como formas de organização e ação políticas, socialização e ocupação legítima do espaço urbano em oposição às funcionalidades economicistas e ao controle tanto da política quanto da cidade às instâncias do Estado.

Neste sentido, o movimento se desenvolveu ao longo dos anos como um movimento progressista que, cada vez mais, realiza uma oposição interna a problemas pontuais inerentes ao modelo de produção e organização social capitalistas, como a cultura do automóvel, mas sem transcender, entretanto, sua crítica ao sistema social imperante. Se, por um lado, há na história dos protestos sociais movimentos que não nascem como anti-sistêmicos, mas que, com o avançar de suas discussões e experiências, acabam se solidificando enquanto tal, há, também, movimentos como o Critical Mass e sua reverberação na cidade de Curitiba, que nascem a partir de premissas antissistêmicas, mas que, com o passar dos anos, mesclam em suas diversas fases posturas desta ordem com outras mais limitadas, em sintonia com o poder público e o mercado e, ao atingir o poder do Estado, mudam para um formato intra-sistêmico, defendendo este tipo de ativismo a partir de pequenas mudanças internas realizadas no

status quo, como tem ocorrido com os defensores da institucionalização do cicloativismo através da UCB. São formas de protesto que atuam no combate aos efeitos do sistema social predominante, mas que encontram dificuldade em localizar a raiz destes males e em transcender a compreensão de seus limites e matizes históricos.

Uma luta anti-sistêmica, contra o sistema social vigente, implica uma análise social que não o resume apenas ao sistema capitalista, mas entendê-lo como um sistema que engloba vários sistemas numa única estrutura social. Por isso, avançar em direção a transformações sistêmicas implica, portanto, combater normas que antecedem o próprio capitalismo, como a relação instrumental do homem com a natureza, a água, os solos, a vegetação e os animais, a divisão entre campo e cidade, a repressão político-social e a expropriação territorial, dos direitos e da cultura, estruturas hierárquicas dos saberes popular e científico, assim como as estruturas de trabalho, que tem no modelo escravocrata seus padrões, passando pelo questionamento de formas hierárquicas e classistas de organização social e que reproduzem relações desiguais através do patriarcado, do racismo, do sexismo, da homofobia e transfobia, da xenofobia e do nacionalismo, entre outras formas de desigualdade estruturadas.

Deixar todos estes sistemas hierárquicos em segundo plano num contexto de avanço do neoliberalismo, principalmente se tivermos em mente movimentos sociais globais de classe média e alta, como o movimento da bicicleta, interfere diretamente no caráter democrático das nações, pois este nicho social possui mais acesso e poder de influência sobre tomadores de decisão, já que a política de Estado tende a atender os interesses da fatia da população que controla seus fluxos de mercado. Os movimentos anti-capitalismo e anti-globalização, por seu lado, propõe uma discussão sobre alternativas a este regime econômico desigual e propiciam aos indivíduos que participam das ocupações e intervenções autônomas, como as bicicletadas e massas críticas, experimentar a vivência de um igualitarismo democrático radical, percebendo com mais clareza a discrepância entre espaços não usados e necessidades humanas urgentes.

Seu histórico demonstra que o movimento pode participar de transformações ainda mais amplas, à maneira do neozapatismo, ao manter uma postura lúdica e anti-produtivista

que defenda o desfrute, a festa, a dança e a convivência comunitária como premissas centrais e essenciais no processo de luta antissistêmica. São características importantes que estiveram presentes em inúmeros momentos históricos em que a bicicleta foi utilizada como símbolo político, e defendidas pelo tipo de ação política praticada pelo Critical Mass e o Interlux, a própria Bicicletada de Curitiba, e reproduzida em certa medida nos discursos atuais dos cicloativistas da capital paranaense, principalmente no trato das atividades promovidas na Praça do Ciclista, o que denota alguma similaridade entre todas estas organizações políticas. São elementos importantes dos quais o movimento bebeu e se expandiu ao longo dos anos, conferindo à escolha da bicicleta como meio de transporte um caráter lúdico, festivo e emancipador, e que não precisa ser colocado em segundo plano frente a ações burocráticas e estruturais-funcionais que acabam reduzindo seu vasto corpo simbólico e semiológico a reivindicações pontuais e cívicas que pouco constróem em termos de mudança social profunda.

Neste sentido, a proliferação de iniciativas como a Praça do Ciclista, que envolvem um sentido e um sentimento comunitários e coletivos em torno de ações que fortaleçam a relação entre indivíduo e comunidade de forma retroalimentadora e intersubjetiva, podem se multiplicar. De preferência, em bairros afastados e criminalizados onde se reproduzem os problemas desagregadores produzidos pela consolidação de um individualismo possessivo e anti-comunitário, reflexos de um planejamento urbano e social excludente e de uma noção elitista de democracia.

Em sintonia com ações como a Praça do Ciclista, as Vagas Vivas e as Bicicletadas, ao tomar as ruas, os novos movimentos sociais demonstram que a melhor forma de luta contra o capitalismo que desterritorializa é a territorialização, real e virtual, ampliada, difusa e descentrada, assim como dois grandes movimentos que se utilizaram com sucesso desta estratégia, o MST e o Zapatismo. Com o auxílio das redes sociais, ambos ampliaram suas áreas de intervenção territorial e mobilidade social, realizando lutas locais contra crises de origem global.

Outro elemento sugerido é a consciência de classe, da posição privilegiada, em termos econômicos, sociais, culturais, intelectuais, políticos e geográficos, que se ocupa nesta estrutura. Este olhar reflexivo pode fazer com que o movimento da

bicicleta, já pertencente a segmentos valorizados dentro da organização hierárquica do sistema social vigente, atue no sentido de superá-las, sob o risco de atuarem como agentes que se beneficiam e as reproduzem, enquanto acreditam estar combatendo-as.

Se por um lado esta nova onda em favor da bicicleta buscou afastar o estigma da bicicleta enquanto meio de transporte das classes pobres, o movimento só tem a ganhar se buscar, com o mesmo afincio que tenta desvincular a bicicleta da pobreza, combater a ideia de que o movimento da bicicleta é um movimento elitista.

Cabe salientar ações e conquistas significativas do movimento, em especial a forma colaborativa com que foi construída a Praça de Bolso do Ciclista, em cujo processo se envolveram centenas de pessoas, promovendo diversas atividades culturais, artísticas e políticas, envolvendo sua vizinhança, aproximando uma grande diversidade de pessoas em torno de ações diretas que tem se proliferado naquele espaço e que se expandem para as ruas próximas, ressignificando, na prática, espaços urbanos como ruas e praças a um uso acolhedor e humano, no sentido de aproximar cada vez mais pessoas. A praça tem se mostrado, desde o início de suas obras, um pólo cultural irradiador que tem funcionado como um laboratório, ou maquete, para demonstrar que os espaços públicos podem, e devem, ser pensados como ambientes interativos, propícios ao encontro e a atividades coletivas, como o lazer, a arte, a política e a educação, da qual todos podem ter acesso. Outro exemplo foi a forma colaborativa e coletiva com que foi realizado o 3º Fórum Mundial da Bicicleta, que apesar de contar também com investimentos do setor privado, revitalizou o espírito autonomista e colaborativo do movimento.

Ambas as ações demonstram o potencial de seu engajamento autônomo e que poderiam carregar consigo avanços ainda mais significativos se conseguissem se expandir para fora de seu nicho socioeconômico e cultural, direcionando esta energia para combater as barreiras que impedem que o movimento seja mais inclusivo, aproximando-se de movimentos populares que também lutam contra o aspecto desagregador e violento do espaço urbano e procuram transformá-los em espaços inclusivos, como organizações de populações periféricas e em defesa do transporte público, além de minorias (em termos de direitos e

empoderamento) identitárias, como movimentos feministas, negros, LGBT e populações tradicionais, avançando, assim, sobre outras formas de violência e exclusão que também se reproduzem nos espaços urbanos e em suas instâncias de poder.

Por seu lado, esta abertura de si a outros movimentos, classes e subculturas e, principalmente, a busca desta diversidade enriqueceriam a visão política dos cicloativistas para além das questões que circundam apenas o seu meio social. Combate-se, assim, a colonização cultural e intelectual, ao olhar para exemplos europeus e estadunidenses não apenas pelas qualidades e sucessos propagados, mas também atentar aos problemas que tais modelos reproduziram e criados, apontados por Mona Caron, Chris Carlsson e Caroline Saponaro em suas falas durante os fóruns.

Os exemplos estrangeiros mostram as vantagens do interesse do poder público em incentivar o uso da bicicleta e expandir as estruturas ciclovárias nas cidades, mas também mostram o caráter de classe e os limites de uma visão política que se dedica apenas a este tipo de ação e crê que ela, por si só, trará mudanças sociais maiores, empobrecendo o nível e o alcance das discussões políticas sobre a bicicleta. São processos que aumentam o número de ciclistas, como a bicicletada também o fazia, mas restringem seus benefícios apenas à uma parte da população, já que não questionam políticas habitacionais nem a necessidade de empoderamento e participação popular dos setores mais violentados e fragilizados pelo urbanismo carrocêntrico e gentrificador.

Como ainda estamos no início de um processo que já está ocorrendo no exterior, o de valorização e incentivo da bicicleta como meio de transporte, temos a oportunidade de reproduzir exemplos bem-sucedidos, mas também de impedir que provoquem seus mesmos efeitos negativos, ao não permitir que esta transformação urbana ocorra de forma excludente, desigual e hierárquica. Para tal, é importante que o próprio movimento estipule estas metas sociais como condições e meios através dos quais a reforma urbana pode se basear, opondo-se a propostas que beneficiem apenas uma parte dos ciclistas. Além de um conhecimento técnico e urbanista, é sugestivo que o movimento tome, com o mesmo rigor, premissas sociais que levem em consideração as hierarquias implícitas na forma de participação dos atores envolvidos nos processos políticos, assim como os grupos de interesse beneficiados e prejudicados em cada uma de

suas ações. A valorização deste alcance social pode se dar através de suas áreas de conhecimento, como tem ocorrido com saberes técnicos e de mercado como o design, o urbanismo, a engenharia e o marketing, mas, principalmente, através do engajamento e diálogo com os segmentos sociais mais prejudicados pela estrutura urbana, assim como a proximidade com grupos e movimentos transclasse, para que estas mudanças ocorram de maneira transdisciplinar e inclusiva.

Neste sentido, tendo em vista que a estrutura do Estado atua mais como reprodutor do que como agente de erradicação das desigualdades sociais dispostas no espaço urbano, conforme densamente discorrido ao longo deste trabalho, e que a transformação e expansão conceitual e cultural criadas em torno da bicicleta se deram a partir de ações criativas, lúdicas e independentes em todo o mundo, é importante que estas sejam valorizadas e reproduzidas de forma a se fortalecer o capital político emergente da própria sociedade civil a ponto de provocar transformações estruturais no Estado para que ele se adapte às forças democráticas emergentes e amplie os canais de participação e democracia direta, sendo imprescindível que estas forças não impliquem na propagação de qualquer tipo de desigualdade e exclusão, como também devem atuar em direção à sua superação.

Como o movimento da bicicleta se consolidou através de formas legítimas e empoderadas de ação e cultura política, o Estado é quem deve se adaptar para dar conta deste tipo de demanda, e não o contrário. A narrativa apresentada durante este trabalho busca mostrar que o movimento, e suas diversas subculturas, além de buscar transformações a partir do Estado, tem mais potencial de expandir o uso da bicicleta e, principalmente, seus demais discursos de transformação cultural e urbana partindo do âmbito cultural e autônomo como preceito e forma de empoderamento da sociedade civil, pois é nesta, e a partir desta, que conseguiu inserir culturalmente a bicicleta no imaginário cultural do curitibano. Cidades pequenas, como as do litoral do Paraná, e até em grandes centros como Amsterdam, onde muitas das características do movimento Provos se enraizaram culturalmente, mostram que, quando estas mudanças culturais ocorrem através da participação livre e pública de seus habitantes, leis somente são necessárias para afirmar que o Estado

está em sintonia com as necessidades e tendências culturais da população e atuará em seu favor e defesa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AUGÉ, Marc. **Éloge de la bicyclette**. Paris: Éditions Payot & Rivages, 2010.

BAUER, Martin W. e GASKELL, George. **Pesquisa Qualitativa com Texto, Imagem e Som: um manual prático**. 3. ed. Petrópolis, Vozes, 2004.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade Líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001

BEY, Hakin. **TAZ: Zona Autônoma Temporária, Anarquismo Ontológico e Terrorismo Poético**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2004.

BOOKCHIN, Murray. **Sociobiologia ou ecologia social?** Rio de Janeiro: Achiamé, s.d.

_____. **Textos Dispersos**. Lisboa: Socius, 1998

BOURDIEU, Pierre. **Outline of a theory of practice**. Cambridge, 1977).

BOURRIAUD, Nicolas. **Estética Relacional**. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

CARLSSON, Chris: **Nowtopia: iniciativas que estão construindo o futuro hoje**. Porto Alegre: Tomo Editorial, 2014.

_____, WILSON, Josh; PESCE, Giovanni; BODZIN, Steven; KESSEL, Adam; BOOTHROYD, Sarah.

Critical Mass: Bicycling's Defiant Celebration. AK Press, 2002.

_____, BENICCHIO, Thiago; BRUZZONE, Mario; CAMARENA, Adriana. **Shift Happens! Critical Mass at 20.** San Francisco: Full Enjoyment Books, 2012.

CASTORIADIS, Cornelius. **A Instituição Imaginária da Sociedade.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2TMed., 1982.

DAMATTA, R. **Fé em Deus e Pé na tabua: como e por que o trânsito enlouquece no Brasil.** Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

DIANI, M (2000). **The concept of social movement.** In K. Nash (Ed.), *Readings in contemporary political sociology* (pp. 155-176). London: Wiley-Blackwell.

DILTHEY, W. **Introduction to the Human Sciences.** Edited by R. A. Makkreel & F. Rodi; trad. Michael Neville. New Jersey: Princeton University Press, 1989 (Selected Works, v. I).

FRESHE, Fraya. **Erving Goffman, sociólogo do espaço.** RBCS Vol. 23 nº 68 outubro/2008 (155 – 200).

GOHN, Maria da Gloria. **Abordagens teóricas no estudo dos movimentos sociais na América Latina.** Cadernos CRH, Salvador, v. 21, n. 54, p. 439-455, Set./Dez. 2008. Disponível em:

<http://pt.scribd.com/doc/64296569/abordagemteoricanostudodossocialismosocialisnaAmericaLatina>.

GORZ, A (1973): **The Social Ideology of the Motorcar**, in *Le Sauvage*, September/October. Em <http://www.bikereader.com/contributors/misc/gorz.html>, acessado em 01/12/2014.

GROPPO, Luís Antonio. **A condição juvenil e modelos contemporâneos de análise sociológica das juventudes.** In: Janice Tirelli Ponte de Souza, Luís Antonio Groppo (orgs.), **Dilemas e contestações das juventudes no Brasil e no mundo.** Florianópolis: Editoria em Debate, 2011.

ZIZEK, Slavoj; SAFATLE, Vladimir; PESCHANSKY, João Alexandre; ALVES, Giovanni. **Occupy: movimentos de protesto que tomaram as ruas**. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2012.

GUARNACCIA, Matteo. **Provos: Amsterdam e o nascimento da contracultura**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2001.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

HORTON, David. **Social Movements and the Bicycle**.

<http://thinkingaboutcycling.files.wordpress.com/2009/11/social-movements-and-the-bicycle.pdf>.

ILLICH, I. **Tools for Conviviality**, London: Calder and Boyars, 1973.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JOHNSTON, H., Laraña, E., & GUSFIELD, J. R.. **Identities, grievances, and new social movements**. In E. Laraña, H. Johnston, & J. R. Gusfield (Eds.), *New social movements: From ideology to identity* (pp. 3-35). Philadelphia: Temple University Press, 1994.

LANDER, Edgardo. **Ciências sociais, saberes coloniais e eurocêntricos**. In: LANDER, Edgardo (org). **A colonialidade do saber. Eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas**. Buenos Aires: CLASCO, 2005.

LEFEBVRE, Henri . **La production de l'espace**. Paris, 1974.

_____. **The Production of Space**. Oxford: Blackwell, 1991.

_____. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999

_____. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2008.

LIBERATO, Léo V. M. **Bicicleta e Tempo de Contestação**. Revista Xaman, Finlândia, n. 1/2004, 2004.

LUDD, Ned (org.). **Apocalipse Motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.

_____. **Urgência das ruas: Black Block, Reclaimthe Streets e os Dias de Ação Global**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2002.

MACHADO, Vitor. **O conceito de juventude: uma abordagem cultural dessa fase da vida**. In: SOUSA, Janice Ponte de & GROPPPO, Luís Antonio. **Dilemas e Contestações das Juventudes no Brasil e no mundo**. Editora Em Debate: Florianópolis, 2011.

MAGNANI, J. G. **De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana**. RBCS Vol. 17 n. 49 junho/2002 (www.scielo.br).

MANNHEIM, Karl. **Karl Mannheim**. Coleção Grandes Cientistas Sociais. São Paulo: Ática, 1982.

MARICATO, Erminia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

MELO, Victor Andrade de Melo e SCHETINO, André. **A bicicleta, o ciclismo e as mulheres dos séculos XIX e XX**. Revista de Estudos Feministas. Volume 17, n. 1. Florianópolis Jan./Apr. 2009.

MENDONÇA, Francisco (Org). **Impactos socioambientais urbanos**. Curitiba: Ed. UFPR, 2004.

MOTTA, Gilson & ALICE, Tania. **A(r)tivismo e utopia no mundo insano**. Revista ArteFilosofia – Volume 12. Julho, 2012.

PAIS, J. M. . *Culturas Juvenis*. Lisboa: Imprensa Nacional, Casa da Moeda, 1996.

QUIVY, R., CAMPENHOUDT, L. **Manual de Investigação em Ciências Sociais**. Lisboa: Gradiva, 1992.

RIBEIRO, Ednaldo. *Pós-materialismo e participação política no Brasil*. Revista Sociedade e Cultura. V. 11, n. 2, 2008.

ROJAS, Carlos Antonio Aguirre. **O que são movimentos antissistêmicos?**. Revista Eletrônica História em Reflexão: Vol. 7 n. 13 – UFGD – Dourados, jan/jun – 2013.

RUBIO, Ana Maria Pérez. **Arte y Política: Nuevas experiências estéticas y producción de subjetividades**. Nueva Época, num. 20, julio-diciembre, 2013.

SCHETINO, André Maia. **Pedalando na Modernidade: a bicicleta e o ciclismo do século XIX para o XX**. Rio de Janeiro: Apicuri, 2008.

SCHWARTZ, Mitchael Lee. **Cycling as a political act: the framing and culture that create new social movement**. University of Kentucky Master's Theses, 2010.

SENNET, Richard. **A corrosão do caráter: consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo**. Rio de Janeiro: Record, 2009.

SIMMEL, Georg (1903). **As grandes cidades e a vida do Espírito**. In: Mana 11(2): 577 – 597, 2005 (www.scielo.br).

SOUSA, Janice Tirelli Ponte de. **As insurgências juvenis e as novas narrativas políticas contra o instituído**. Cadernos de Pesquisa, nº 32, Fevereiro de 2003.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. São Paulo: Annablume, 2000.

WEBER, Eugene. **França fin de siècle**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

WELLER, Wivian. **A atualidade do conceito de gerações de Mannheim**. Revista Sociedade e Estado – Volume 25, número 2. Maio/Agosto, 2010.

WILLIAM, Michael. **Bicycles and Civilization**. Anarchy: A Journal of Desire Armed #33 – Summer'92, 1992.

WALLERSTEIN, Immanuel. **Impensar a ciência social: os limites dos paradigmas do século XIX**. Aparecida/São Paulo: Ideias & Letras, 2006.

ANEXO

ROTEIRO DE ENTREVISTA

Perfil

Idade:

Gênero:

Grau de instrução:

Profissão/área de atuação:

Possui religião ou orientação filosófica, qual:

Possui Bicicleta? Quantas?

Utiliza a bicicleta pra que tipo de atividades? Locomoção diária?

Lazer? Esporte? Outras?

Há quanto tempo utiliza a bicicleta?

Participa de algum grupo de ciclistas? Qual?

Desenvolve atividades de cunho político relacionadas à bicicleta?

Em que espaço? movimento social, coletivo, associação, individualmente? Especifique.

Relação com a bicicleta

Quantas bicicletas possui?

Por que começou a utilizar a bicicleta?

O que significa pra você utilizar a bicicleta como meio de transporte?

Quais reflexos desta escolha você consegue perceber no seu dia a dia? Nas suas relações pessoais, na forma como organiza seu tempo.

Cidade e Bicicleta

Como você percebe sua relação com a cidade e com o trânsito antes e depois de começar a utilizar a bicicleta?

Quais são os principais problemas da forma como a cidade está organizada, na forma como os espaços são ocupados, suas possibilidades de deslocamento e ocupação?

Na sua opinião, que tipo de soluções são necessárias pra que a cidade passe a ser concebida e usufruída da forma que considera ideal?

Neste ideal, você conhece alguns exemplos práticos?

Você possui carro? Qual o papel que ele ocupa em sua vida e o que ele representa pra você?

A bicicleta deve substituir o automóvel? Qual o lugar que ambos ocupam em sua vida?

Relação com o movimento

Você costuma participar das bicicletadas?

Desde quando?

Como conheceu o movimento?

O que te incentivou a participar?

O que procura quando vai a alguma atividade do movimento?

Qual a importância/significado você dá para sua participação no movimento?

Politicamente e/ ou enquanto cidadão, como você se sente participando do movimento?

Quais os fatores positivos e quais os negativos você sente nesse engajamento?

Quais fatores ou sensações a participação no movimento te proporciona?

O que mudou na sua visão de mundo depois que começou a participar das atividades do movimento?

Você participa de outros movimentos sociais?

Como você se classificaria politicamente? Ou que ideologias/filosofias você segue ou simpatiza.

Para fundadores/ principais articuladores do movimento

Militância

O que te motivou a criar/participar da organização do movimento?

O que lhe inspirou? Outros movimentos, livros, aulas, filmes, etc?

Qual o papel que a militância tem em sua vida?

Você sempre militou? Em quais movimentos?

Quais são os seus objetivos no movimento a curto e a longo prazo?

Como se enquadra a causa da bicicleta na sua visão política/ideológica de mundo?

Em relação ao movimento, que transformações ocorreram nas pautas, propostas, atividades e prioridades desde sua criação (ou desde quando você entrou) até hoje? A que você remete essas transformações?

O uso da bicicleta vem se popularizando cada vez mais, nas mídias, publicidade e nos discursos políticos. A que você acha que se deve esse fenômeno? quais os fatores positivos e negativos você vê nesse fenômeno?

Você considera este um movimento horizontal? Por que?

O significado dado à bicicleta varia e aumenta conforme aumenta ou diminui o número de pessoas engajadas na causa?

Dentro do movimento, que influências esta popularização trouxe para a ideologia e prioridades da causa?

Como se dá a operacionalização das diferentes visões ideológicas sobre a bicicleta na prática do movimento e na escolha das pautas e metas?

Como se dá a relação com outros movimentos? Há uma articulação em rede? Como lidam com as peculiaridades locais?

Como vocês organizam os atos? Via facebook, lista de e-mails, blogs, através de reuniões presenciais?

Como percebem a participação de políticos nos atos do movimento?

Além dos atos, que outras intervenções o movimento faz? Que outras estratégias e articulações realizam?

Como percebe a presença de empresários e empresas nas manifestações/movimento?

Que interferências positivas ou negativas isso pode ter pra sua ideologia e para a do movimento?

As transformações no valor atribuído a bicicleta e ao status referente ao seu uso podem torna-la o novo automóvel, no sentido simbólico que ele representa hoje, enredando a bicicleta em uma rota econômica/lucrativa/empresarial. O que você acha disso?

PERFIL SOCIOECONÔMICO DOS ENTREVISTADOS

Primeiro Nome:

Idade:

Escolaridade:

Ensino Fundamental: Completo () ou Incompleto ()?

Integralmente no Ensino Público ()

Escola/ Cidade:

Integralmente no ensino particular ()

Escola/ Cidade:

() Ambos

Se ambos, em que colégios, cidade e o tempo em que permaneceu na escola:

Ensino Médio: Completo () ou Incompleto ()?

Integralmente no Ensino Público ()

Colégio/ Cidade:

Integralmente no ensino particular ()

Colégio/ Cidade:

() Ambos

Se ambos, em que colégios, cidade e o tempo em que permaneceu na escola:

Ensino Superior: Completo () ou Incompleto ()?

1ª Graduação:

Instituição:

Anos de início e de conclusão:

Trabalha ou trabalhou com a bicicleta como tema de pesquisa ou estudo durante a graduação?

Sim () ou Não ()

2ª Graduação (se houver):

Instituição:

Anos de início e de conclusão:

Trabalha ou trabalhou com a bicicleta como tema de pesquisa ou estudo durante a graduação?

Sim () ou Não ()

Pós- Graduação: Sim () ou Não ()

Descrição:

1. Especialização (), Mestrado (), Doutorado ()

Instituição:

Área/ Curso:

Ano de Início e Conclusão:

Trabalhou a bicicleta como tema de pesquisa ou estudo?

Sim () ou Não ()?

Tema de pesquisa:

2. Especialização (), Mestrado (), Doutorado ()

Instituição:

Área/ Curso: Ano de Início e Conclusão:

Trabalhou a bicicleta como tema de pesquisa ou estudo?

Sim () ou Não ()?

Tema de pesquisa:

3. Especialização (), Mestrado (), Doutorado ()

Instituição:

Área/ Curso:

Ano de Início e Conclusão:

Trabalhou a bicicleta como tema de pesquisa ou estudo?

Sim () ou Não ()?

Tema de pesquisa:

Trabalho:

Profissão:

Empresa:

Tem ligação com bicicleta? Qual?

Outras fontes de renda:

Recebe auxílio financeiro de seus pais?

Sim () Não ()

Ou, contribui financeiramente com as despesas da sua família?

Sim () Não ()

Social:

Casad@? Sim () Não ()

Possui filhos? Sim (), quantos? (). Ou Não ()

Idade dos filhos:

Com quem mora?

Que bairros/Cidades viveu, em qual vive e desde quando?

Religião ou orientação filosófica:

Possui quantas bicicletas

Quantos automóveis possui em casa?

Possui automóvel particular?

Possui motocicleta? Quantas?

Já viajou para o exterior?

Quantos países conheceu?

Já morou no exterior? Em quantos países e por quanto tempo?

Cidade/País de origem dos pais:

Mãe:

Pai:

Nível de formação dos pais (ensino fundamental, médio, superior ou pós graduação. Completo ou incompleto?):

Mãe:

Pai:

Profissão dos pais:

Mãe:

Pai:

Possui irmãos? Sim () Não (). Quantos?

Profissão dos irmãos:

Locomoção:

Quais meios de transporte ou formas de locomoção utiliza? Classifique de forma decrescente (do modal que mais utiliza para o que menos utiliza) estas formas de locomoção, em uma semana comum.

Utiliza a bicicleta para que atividades?

Cicloturismo (), Lazer (), meio de transporte (), Esporte (),
Atividade Política (),
Outros ()

Práticas coletivas:

Grupos ou atividades ligados à bicicleta que já participou ou participa?

Antes da bicicleta, já se envolveu de forma coletiva em outros grupos políticos, causas ou ações? Quais?

Desde que começou a se relacionar com a bicicleta, de que outras ações coletivas ou grupos culturais participou (que não tenham, necessariamente, relação com a bicicleta)? Cite aqueles a que mais dedicou seu tempo.

De acordo com as perguntas acima, basead@ em sua experiência e envolvimento com o cicloativismo e @s cicloativistas curitiban@s, descreva brevemente algumas características gerais que considera mais marcantes no “perfil” socioeconômico e cultural do movimento.